702

ICONOS DEL TURISMO CARRETERA **GANADORES QUE NO LO FUERON**

campeones.com.ar

Campeones

TC

2ª FECHA

NEUQUEN

TORAZO EN SU RODEO

EL IMPARABLE "TORO ROSSO" DEL CREDITO LOCAL BENVENUTI MANTIENE A TORINO INVICTO

W.E.C. CON "PECHITO" EN TEXAS

- TECNICA T.C.
- QUE ES EL STOCK CAR BRASIL
- T.C. PISTA
- T.C. MOURAS
- LA APERTURA DEL T.N.
- PREVIAS DE S.T.C.2000 Y FORMULA 1

702

Nº 702// Año XVII //
del 9 al 23 de marzo de 2020
Argentina: $ 180,00
Recargo Interior: $ 5,00

ISSN 1667 - 7803
00702
771667 780000

RENAULT
Passion for life
Renault SANDERO R.S. 2.0
Manejá la diversión.
REPUBLICA ARGENTINA
AC 715 LP
R.S.
RENAULTSPORT.COM.AR
Renault recomienda elf

POR EL BROTE CHINO SE CANCELAN Y POSTERGAN EVENTOS EN TODO EL MUNDO

EL IMPACTO DEL CORONAVIRUS EN EL DEPORTE MOTOR

La aparición y propagación del coronavirus **trastocó los inicios de año de varias de las principales categorías del mundo**. El brote, que ya causó más de 3.000 muertes, provocó que hasta la propia **Fórmula 1** postergara casi de inmediato el GP de China (iba a hacerse el 19/04), posiblemente hasta noviembre. Asimismo, la cita en Bahrein (22/03) se celebrará **a puertas cerradas**, hecho inédito en la historia de la "Máxima". Por otro lado, una medida que podría complicar aún más los planes de la categoría es **la cuarentena obligatoria que estableció el gobierno de Italia**, el país europeo más afectado por la epidemia. A priori establecida hasta el 3/04, impide el ingreso o salida de personas de 26 provincias, entre las que se incluyen Módena, hogar de **Ferrari**, y Milán, territorio de la sede principal de **Pirelli**. Esto también perjudicaría al **MotoGP**, debido a las locaciones del **Yamaha Racing** (Milán) y del mismísimo **Valentino Rossi** (Pesaro y Urbino). La categoría ya tuvo que cancelar su inicio en Qatar (nación que extremó las medidas de ingreso para oriundos de Italia) y postergar Tailandia (2ª fecha programada, que pasó del 22/03 al 4/10), a la vez que Austin, ciudad de EE.UU. que por el momento abriría así el Mundial (5/04), se anunció en **"estado de emergencia"**... Si esto no cambia, la competencia podría realizarse sin público o directamente cancelarse, lo que nos traería el arranque a **Termas de Río Hondo** (19/04).
Otras categorías afectadas fueron la **Fórmula E** (suspendió su paso por China -21/03- y canceló el de Italia -4/04-), el **WSBK** (postergó su 2ª cita, en Qatar -15/03-), el **WTCR** (canceló su pretemporada en Aragón -24 al 26/03-), el **DTM** (trasladó los tests de Monza a Hockenheim -16 al 19/03-), y la **Super Formula** (anuló las pruebas -9 y 10/03- y la cita inaugural -5/04- que debían hacerse en Suzuka). Ante esta situación atípica, la **FIA** creó una **comisión de crisis**, la cual vigilará del desarrollo del brote y, en caso de ser necesario, actuará para aplazar eventos.

YA CUENTA CON 22 CERTÁMENES A NIVEL GLOBAL Y SE ANUNCIA PARA 2021

EL TCR LLEGARÁ A SUDAMÉRICA

Argentina, Brasil, Chile y Uruguay serán epicentros del primer campeonato del **TCR South America**, categoría que dará sus primeros pasos en **2021**. Así, se producirá el desembarco en esta parte del mundo del concepto **TCR**, creado en 2014, basado en "*el control de costos y la competitividad*", tal como reza el *leit motiv* de la especialidad, y que ya cuenta con certámenes en 15 países y 7 regiones del mundo, además de su campeonato insignia, la Copa Mundial de Autos de Turismo (**WTCR**). Contará con **ocho fechas** (con dos carreras por evento) y estará compuesta por vehículos con tracción delantera y motores turbo de 2.0 litros, propios de cada modelo y que erogan una potencia de **340 HP** (40 menos que un Súper TC2000, por ejemplo). Marcas como Alfa Romeo, Audi, Honda, Peugeot, Renault y Volkswagen son algunas de las que ya cuentan con unidades homologadas para la categoría. Si bien no se permiten los equipos "de fábrica", los teams participantes sí podrán ser asesorados por las marcas, tal como sucede en el WTCR con el equipo ALL-INKL.com Münnich Motorsport de Esteban Guerrieri y Néstor Girolami, y su vínculo con Honda.

TOQUECITOS

■ En Alta Gracia, el **TC2000** y la **Fiat Competizione** abrieron sus respectivos campeonatos. En la primera, el FDC Motor Sports dominó, al vencer tanto en el Sprint (Víctor Cornejo) como en la Final (Matías Cravero; foto). En la segunda, las victorias fueron para Fabián Gruccio y Richard Stuart Milne.

■ **Fernando Alonso** participará por tercera vez de las "**Indy 500**". Tras el rechazo de Honda a su incorporación al Andretti Autosport, el español volverá a intentarlo con **McLaren** y Chevrolet (con quienes no pudo clasificarse en 2019), conjunto que esta vez estará asociado al fuerte equipo norteamericano Schmidt Peterson.

■ En los últimos días sufrimos la pérdida de **Enrique Moltoni** (74 años) y **Mario Visiconte** (73), periodistas con vasta trayectoria en el automovilismo y participantes de muchas transmisiones de competencias, en especial del TC. Desde *Campeones* acompañamos a familiares y amigos.

■ **Nicolás Varrone** volverá a competir en la **Fórmula 3 Británica**. El "Flaco + Vida", de 19 años, lo hará junto al Chris Dittmann Racing, escuadra que el año pasado ganó con sus dos pilotos. Para el de Pilar será su primera temporada completa, tras realizar 9 carreras (un triunfo incluido) en 2019.

■ **José Manuel Sapag** participará a tiempo completo del **TCR Europeo**. A sus 24 años, el porteño disputará su primera temporada fuera de nuestro país con autos que ya supo probar en los últimos tres años. Será parte del Target Competition, que le alistará un Hyundai i30 N TCR.

■ El **Mundial de Superbike** abrió su temporada 2020. En Phillip Island, y **sin Leandro Mercado** (se integrará en la próxima fecha -27 al 29/03 en Jerez-), las victorias se las repartieron Toprak Razgathoglu (Yamaha), Jonathan Rea (Kawasaki) y Alex Lowes (Kawasaki). Este último tomó el liderazgo del torneo.

#57 EL NÚMERO

Son los años que el pasado 3 de marzo se cumplieron del accidente fatal de Juan Gálvez, acontecido en la "X Vuelta de Olavarría", apertura del torneo 1963 de Turismo Carretera. Para siempre quedarán sus 56 victorias y 9 campeonatos, con los que, más de medio siglo después, sigue siendo el piloto más exitoso de la historia del TC.

■ Pese a la cancelación del MotoGP, las categorías teloneras del Mundial sí abrieron sus torneos en Qatar, gracias a que ya se encontraban allí (ensayos) previo a las medidas gubernamentales. En **Moto2** se impuso Tetsuta Nagashima (Kalex) y en **Moto3** Albert Arenas (KTM). Por su parte, el argentino Gabriel Rodrigo (Honda) fue 6°.

■ En un sentido acto, el **Touring y Automóvil Club Paraguayo** (lo que sería nuestro ACA) reconoció al colega **Carlos Roberto Neira**, por su "*trayectoria profesional y su valioso aporte a la difusión del automovilismo paraguayo*", en especial al Transchaco Rally, cita a la que no faltó entre 1973 y 1998. ¡Felicitaciones, "Negro"!

TC

2ª fecha del 79° Campeonato Argentino
Autódromo "Parque Provincia del Neuquén", ciudad de Centenario

El "Toro" emb

Benvenuti ya cumplió con el reemplazo obligatorio de los dos neumáticos derechos y "quema" caucho para volver rápido a la pista, ante la "indiferencia" del abandonado Ponce de León (derecha). El neuquino obtuvo su 2ª victoria en 19 carreras en TC.

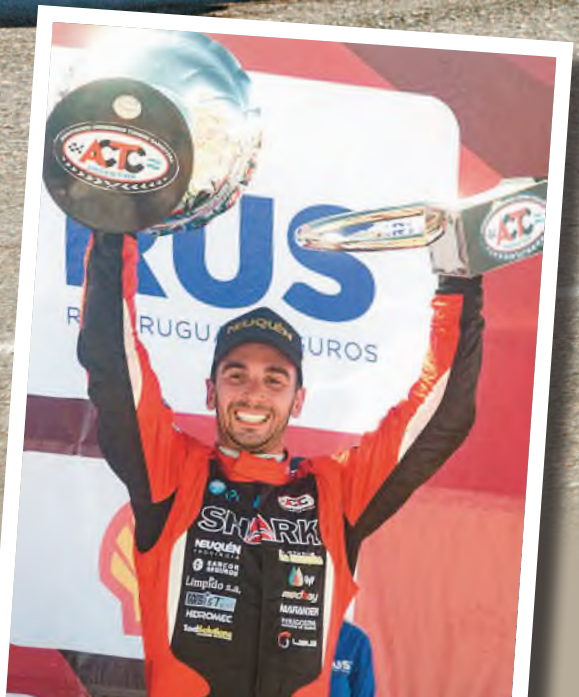
Torino sigue invicto en este 2020. Ahora fue el turno de festejar de Benvenuti, quien ganó ante su gente y ya suma 2 triunfos con menos de 20 carreras en TC. El joven piloto de Villa La Angostura se prende en la pelea: está 2º en el certamen que lidera Ardusso, el gran referente actual de la marca.

biste otra vez

Por Miguel Sebastián
Notas: Ezequiel Ganem y Marcos Donato
Fotos: PrensaPro, Darío Gallardo y prensas ACTC y Werner

El ganador ya se bajó del "Toro" ganador y reconoce el trabajo del Team Laboritto Jr, que logró sus 7 triunfos en TC con Torino. Los dos éxitos de la marca en Centenario –el otro lo consiguió "Josito" Di Palma en 2017– fueron obra del equipo dolorense.

"El error que había cometido en la serie de Viedma me fortaleció. Ojalá podamos repetir victoria en algún momento, pero haberlo logrado acá en Neuquén es una locura"
JUAN CRUZ BENVENUTI



La felicidad de Benvenuti tras su 2ª victoria en Neuquén en una categoría nacional: el año pasado había ganado en su debut en la TC Pick Up, con una Toyota Hilux del Dole Racing.

Se larga la Final de la 11ª visita del TC a Centenario, escenario que curiosamente registra 11 ganadores diferentes: Benvenuti exige por afuera al "poleman" Aguirre, seguidos de cerca por Werner (oculto), Castellano, Canapino (semitapado), Mangoni y el resto de las 47 máquinas. El neuquino capturaría la punta a la salida de ese primer tránsito por la curva 1.

"Después de Viedma daban muchas ganas de dejar, pero me dieron mucho ánimo. De todos modos éste es un podio que no me deja del todo contento porque todavía dura la bronca..."

MARIANO WERNER

Benvenuti rápidamente se escapó de Aguirre, Werner, Castellano y Canapino, sus principales perseguidores. El de Villa La Angostura, que se detuvo cuando cumplió el 10º giro y recuperó la punta una vez que todos realizaron el cambio de gomas, terminó dos Finales seguidas en el "Top 10" (10º y 1º) por 1ª vez desde que corre en TC.

COPA DE CAMPEONES

TEAM LABORITTO JR. Ratificó que es uno de los dos equipos más fuertes de Torino. Su 7ª victoria en Turismo Carretera tuvo el plus de haber sido construida de forma integral desde el taller de Dolores: equipo, chasista (Fernando) y motorista ("Johnny").

MEDIA COPA

VALENTÍN AGUIRRE. Tenía una gran oportunidad al largar desde la "pole position" en un circuito que le sienta muy bien, pero perdió la punta enseguida y el JP Carrera no estuvo "fino" en la parada en los boxes. Así, debió conformarse con el 6º puesto.

COPA VACIA

GABRIEL PONCE DE LEÓN. Abandonó por 3ª Final consecutiva (todas por problemas relativos al motor que alista Fabián Giustozzi) y acumula 10 carreras sin terminar entre los 10 mejores (la última vez fue en Termas de Río Hondo 2019, cuando llegó 6º).

El neuquino sostiene el ataque de Werner en los últimos metros de la Final, que terminó con la 1ª victoria como chasista, en apenas su 2ª carrera en TC con esa responsabilidad, de Fernando Laboritto, hijo de "Johnny". Torino ganó las 2 primeras fechas por 6ª vez en la historia (1969, 1970 –Fórmula A y Fórmula B–, 1971, 2017 y 2020).

Es la 2ª victoria de Torino en este tipo de competencias

Los ganadores de las últimas 8 carreras con cambio obligatorio de neumáticos

FECHA	LUGAR	GOMA/S	GANADOR	MARCA	EQUIPO
10/08/2014	Olavarría	1	"Josito" Di Palma	Torino	Maquin Parts Racing
05/04/2015	Toay	1	Mariano Altuna	Chevrolet	Altuna Competición
27/03/2016	Toay	1	Omar Martínez	Ford	Gurí Martínez Racing
02/04/2017	Olavarría	2	Matías Rossi	Ford	Donto Racing
11/03/2018	Centenario	2	Jonatan Castellano	Dodge	Castellano Power Team
03/03/2019	Centenario	2	Valentín Aguirre	Dodge	JP Carrera
25/08/2019	El Villicum (*)	1 ó 2	Jonatan Castellano	Dodge	Castellano Power Team
08/03/2020	Centenario	2	Juan Cruz Benvenuti	Torino	Team Laboritto Jr

Nota: (*) también hubo recarga de combustible.

#37

EL NÚMERO

Es la cantidad de fechas que debieron pasar para que dos pilotos de Torino vuelvan a ocupar las dos primeras posiciones del Campeonato, como sucede ahora con Facundo Ardusso y Juan Cruz Benvenuti. No sucedía desde el 10/9/2017 en Concordia, cuando el santafesino era el líder, escoltado por "Josito" Di Palma. Se trata de los mismos equipos: Trotta Racing - Renault Sport (Ardusso) y Team Laboritto Jr (Di Palma – Benvenuti).

martínez sosa
asesores de seguros

Los cuatro mecánicos del DTA Racing trabajan sobre el Falcon de Werner, que ganó una posición (a Aguirre) gracias a una eficaz detención. El entrerriano llegó a sólo 0s299 de Benvenuti, la menor diferencia entre 1º y 2º desde Rafaela 2018 (0s245), aunque en Centenario no hubo AS.

La Chevy de Canapino cumple con la detención (ingresó 5º y a la postre salió en la misma posición). El "Titán", que ganó 2 puestos en la última vuelta (superó a Mazzacane y Mangoni), logró los únicos 2 podios de Chevrolet en las últimas 4 Finales (el otro: 2º en Toay 2019).

PASO A PASO

VIERNES

Gastón Mazzacane (Chevrolet) domina el entrenamiento, con 1m29s083, mientras que el local Juan Cruz Benvenuti (Torino) prevalece en la primera clasificación, al establecer un tiempo de 1m27s521.

SABADO

Benvenuti vuelve a ser la referencia en la 2ª práctica, con 1m27s717. Con el tiempo del viernes, el neuquino logra su 1ª "pole" en 16 clasificaciones en Turismo Carretera y baja el récord del circuito en 0s043. Werner queda 2º, a 0s213.

DOMINGO

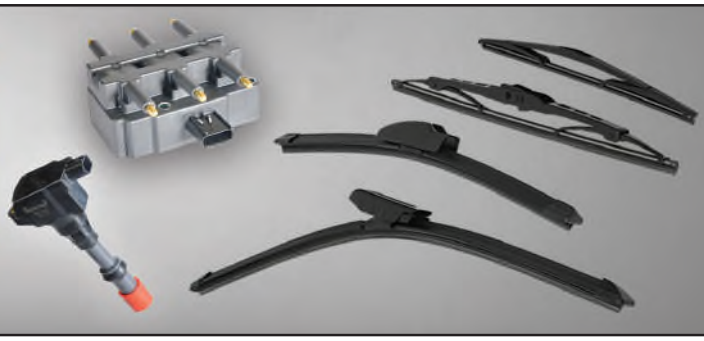
Serie 1: Benvenuti se impone de punta a punta sin complicaciones y alcanza su 2º éxito en 16 parciales corridos. Agustín Canapino lo escolta, a 1s467.

Serie 2: Werner pierde en la largada con Urcera, pero en la 4ª vuelta aprovecha un desliz de "Manu" para lograr su 38ª victoria en 172 baterías disputadas. Mangoni es 2º, a 2s614. Es la más lenta.

Serie 3: en la más veloz, Aguirre contiene a Castellano (llega 2º, a 0s603) y obtiene su 8ª victoria en 32 series disputadas.

FINAL (25 vueltas)

Genoud®
Autopartes eléctricas



SSN
www.ssn.gob.ar
0800-666-8400

El 6º podio multimarca consecutivo en Centenario estuvo conformado por Werner (36º ascenso al estrado en 182 carreras en TC), Benvenuti (3º en 19) y Canapino (39º en 174). Andrés Cavallari, director de negocios de Shell Argentina, y Omar Gutiérrez, gobernador del Neuquén, aplauden.

Largada: Aguirre pica en punta, seguido por Benvenuti, Werner, Castellano, Canapino, Mangoni, Mazzacane, Ardusso, Urcera, Santero, Trosset y Agrelo.
Vuelta 1: Benvenuti aprovecha que Aguirre se va "ancho" a la salida de la curva 1 para ser el nuevo líder.
Vuelta 2: Urcera doblega a Ardusso y es 8º.
Vuelta 10: Castellano, Mangoni y Urcera se detienen en los boxes.
Vuelta 11: el turno de cambiar los dos neumáticos delanteros para Benvenuti, Mazzacane y Aguirre. Werner hereda la punta, seguido por Canapino.
Vuelta 12: el "Titán" va a los boxes para reemplazar las dos gomas.
Vuelta 13: se detienen Werner y Ardusso. Pernía es el nuevo puntero, escoltado por Ugalde. Canapino adelanta a Aguirre por la 13ª posición, que había perdido.
Vuelta 15: para Pernía para realizar el cambio y Ugalde pasa a liderar la carrera.
Vuelta 19: al detenerse Ugalde (vuelve 14º), Benvenuti recupera el liderazgo.
Vuelta 25: Canapino pasa primero a Mazzacane y luego a Mangoni para situarse 3º. Juan Cruz Benvenuti obtiene su 2º triunfo en 19 carreras en TC.

Apretado tránsito por la última curva de Mangoni, Canapino y Aguirre. El balcarceño cortó una racha de 3 carreras consecutivas sin llegar entre los 5 mejores y sumó su tercer "Top 5" en 8 carreras en Centenario.

Es el circuito en el que el entrerriano logró más podios en Turismo Carretera

Werner y su cita con la champaña en Centenario

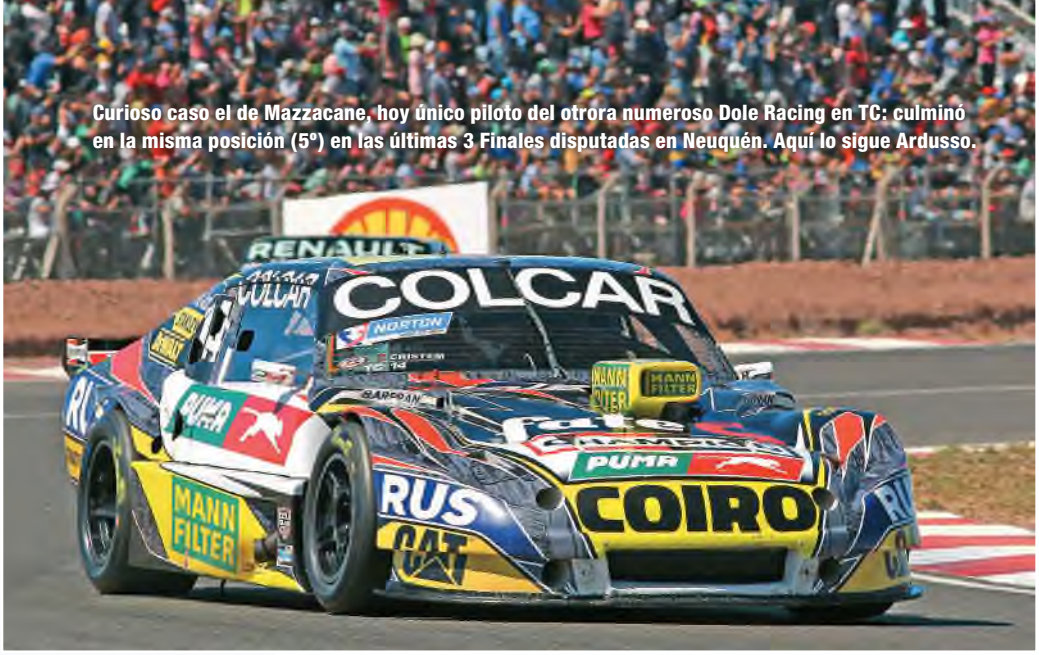
Nº	FECHA	EQUIPO	PC	S	F
1	18/04/2010	Gurí Martínez Racing	3º	1º	2º
2	17/04/2011	Gurí Martínez Racing	1º	1º	1º
3	06/03/2016	Werner Competición	3º	1º	2º
4	03/03/2019	DTA Racing	6º	2º	3º
5	08/03/2020	DTA Racing	2º	1º	2º

Referencias: PC, pruebas de clasificación; S, serie; F, Final.

#59,5

EL NÚMERO

Es el porcentaje de pilotos que lograron al menos una "pole" en TC entre los 47 que compitieron en Centenario, donde Juan Cruz Benvenuti (Torino) se unió a ese grupo al dominar la clasificación por 1ª vez en 16 intentos. El mejor resultado previo del neuquino en esa instancia era el 6º puesto en Concepción de Uruguay 2019. También fue la 1ª "pole" de Fernando Laboritto como chasista.



Curioso caso el de Mazzacane, hoy único piloto del otrora numeroso Dole Racing en TC: culminó en la misma posición (5º) en las últimas 3 Finales disputadas en Neuquén. Aquí lo sigue Ardusso.

◂ El 7º puesto en la Final le permitió a Ardusso mantener el liderazgo en el certamen. El santafesino, que terminó en el "Top 10" en 4 de las últimas 5 carreras de TC, no lideraba el torneo por 2 carreras seguidas desde Toay y Comodoro 2017 (13ª y 14ª fechas).

Si hubo un momento en el que este triunfo de **Juan Cruz Benvenuti** en Turismo Carretera estuvo en duda, fue en los últimos metros de una Final que, sin ser emocionante, tuvo sus atractivos. Y no fue por un ataque directo de su escolta **Mariano Werner**, ni por una merma de rendimiento en su Torino y tampoco por un error conductivo del piloto nacido en Mar del Plata pero criado en Villa La Angostura, Neuquén; fue por la inoportuna aparición de los rezagados Sergio Alaux y Christian Dose.

"*No entendí por qué algunos rezagados no se corrían... Veníamos mucho más rápido con Mariano. Tuve que acelerar todo lo que tenía porque él venía muy cerquita*…", recordó Benvenuti con la alegría de haber logrado su 2ª victoria en apenas 17 carreras como piloto titular en TC. "***Pensé que me iba a costar más repetir la victoria*** (N. de la R.: había ganado en Concepción del Uruguay 2019, en su 5ª presentación en la categoría) *pero por suerte lo conseguí enseguida, y encima en Neuquén*…", repetía Juan Cruz en medio de una euforia que compartió con sus padres, hermanos y los integrantes del equipo de la familia Laboritto, responsable de la atención de ese Torino rojo que fue inalcanzable durante el fin de semana. Un rato antes, el primer abrazo había tenido como destinatario a **Omar Gutiérrez**, el gobernador de Neuquén, factor clave en una nueva visita (2ª en apenas 3 meses) del TC a Centenario.

"*El viernes le dije al gobernador que podía ganar*", reconoció Benvenuti. Aquel vaticinio no fue un simple deseo ni una frase de compromiso, sino que estuvo motivada por el contundente dominio que exhibió su Torino en la 1ª clasificación, en la que aventajó a Werner, su inmediato escolta, por ¡0s638! Un margen inusual para la conocida paridad del TC, que en 2019 promedió 20,5 coches encerrados en el primer segundo de diferencia. Esa supremacía primero generó asombro y luego preocupación y en algunos casos, hasta suspicacias. "*Es increíble esa diferencia en el actual TC*", señaló **Christian Ledesma**, uno de los más experimentados de la categoría. "***Lo de Benvenuti es de otro planeta***…", sentenció Werner, paradójicamente el habitante de la "galaxia" más cercana. Es que el entrerriano no sólo limó la diferencia en la 2ª tanda clasificatoria (finalmente fue de 0s213) sino que en la Final, gracias a una rápida y

Aguirre y Castellano batallan por la punta en la 3ª serie. Prevaleció el arrecifeño y mantuvo su invicto en esa instancia: 4º éxito parcial en 4 baterías corridas en Centenario. Mazzacane, Santero, Savino y De Benedictis completan la imagen. El piloto del JP Carrera fue el mejor Dodge (7º y 6º) en las dos Finales de 2020.

Piumetto EMBRAGUES
Embragues de competición para todas las categorías

Santero, con el Falcon del Alifraco Sport, culminó 9º, logró su segundo "Top 10" consecutivo y obtuvo así su mejor resultado en 3 carreras en Neuquén. El mendocino se ubica 3º en el certamen, donde es el mejor Ford.

Mientras Moriatis, Cotignola y Trosset realizan el cambio de gomas, la Chevy de Urcera deja el box envuelta en humo de caucho en su afán por ganar posiciones, algo que no conseguiría: al cabo de todas las detenciones se ubicaba 8º, la misma ubicación que tenía antes del ingreso. "Manu" cosechó su tercer "Top 10" consecutivo en Centenario (2º, 7º y 8º).

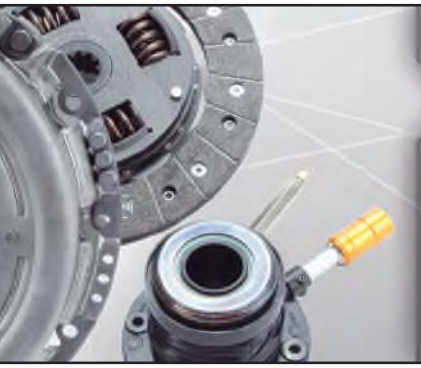
eficiente detención en los boxes para el obligatorio cambio de los dos neumáticos derechos, terminó como un cercano escolta (a 0s299, y sin AS), aunque más amenazante en la imagen que en la realidad. "*La estrategia de boxes fue increíble y* ***salí a la cola del Torino de Benvenuti, pero él tenía un auto superior, yo perdía carga aerodinámica cuando me acercaba y no tenía para pelearle***", contó Mariano, que empezó a sumar (y bien) en Centenario (la exclusión en Viedma lo había dejado sin puntos), y ya se ubica 13º en el torneo.

La victoria de Benvenuti no sólo se basó en la contundencia del "Toro" Nº 96; también fue clave el eficiente trabajo del **Team Laboritto Jr**. en el reemplazo de las dos gomas, lo que le permitió reasumir el liderazgo cuando todos los pilotos cumplieron con este requisito reglamentario, y la impecable conducción que mostró el joven de 23 años en sus duelos con "pesos pesados" como el campeón **Agustín Canapino** (para ganar la serie), el impetuoso y ascendente **Valentín Aguirre** (en la largada de la Final) y el áspero Werner (en la última parte de la carrera). Exámenes que el neuquino rindió con las mejores notas, lo que demuestra que ya va dejando de ser una promesa para convertirse en una realidad entre los jóvenes pilotos que pugnan por sostenerse en el primer nivel del TC. Una realidad que al mismo tiempo confirma el gran valor que tiene la escalera promocional de las categorías menores de la ACTC (Benvenuti fue campeón de TC Pista en 2018) que tanto destaca y defiende **Hugo Mazzacane** como inevitable camino para llegar bien preparado al TC.

"***Es un gran talento***", reconoció Canapino, alguien que no suele derrochar elogios, al referirse a Benvenuti, con quien compartió un podio inesperado para el arrecifeño. Es que el Campeón ingresó al último giro en la 5ª posición, detrás de los Chevrolet de **Santiago Mangoni** y **Gastón Mazzacane**. Pero se sabe que el "Titán" no es de los que se resignan fácilmente. "*Mazzacane se me iba en las rectas, pero en el final pude superarlo en una maniobra muy linda en la que casi nos tocamos. Y enseguida lo pasé a Mangoni, que ya no tenía auto y venía sufriendo mucho con el ritmo*", contó Canapino. Muy bien por el actual monarca, pero lástima por el balcarceño, quien merecía un podio tras el esfuerzo que hizo para correr: debió recurrir a un amigo, que le prestó un salón de fiestas para organizar una cena donde recaudó los $ 180.000 que necesitaba para reparar los daños que tuvo su Chevy en la carrera de Viedma. Una historia propia del TC de otros tiempos pero que explica por qué en épocas de crisis la categoría puede juntar, como sucedió en Neuquén, casi medio centenar de autos (exactamente 47).<

▸ Con Mangoni como testigo, Urcera y Werner pelean por el triunfo en la serie, que quedaría en poder del entrerriano, pese a que el rionegrino lo había superado en la largada. El de Ford es el piloto con más victorias parciales en Centenario (5).

Bv. Las Heras 815 / Córdoba - Argentina
(0351) 472-5397 / 471-0069
www.piumetto-embragues.com.ar



Placas
Discos
Kits
Crapodinas
Cilindros Maestros
y mucho más

56 años
1961-2017

- Soluciones Integrales para Especialistas.
- Más de 730.000 aplicaciones.
- Despachos en el día a todo el país.

Bahía Blanca - Rosario - Córdoba
Mendoza - Rafaela - Paraná
Solicite vendedor al 0800-222-1111

www.etman.com.ar

En pocas palabras

Guillermo Ortelli, que acumula 50 carreras sin vencer en el TC**:** "Fui con la ilusión de ganar a todas, pero no se dio. Sigo con las mismas ganas, siempre intentándolo. Confío en el equipo que tengo para tratar de revertir esta racha".

Mariano Werner: "He vivido cosas que no me gustan y a veces me pregunto si vale la pena seguir adelante. Pero cada vez que viajo a un circuito para competir, me vuelven las ganas de ganar. Amo a esta marca y voy a dejar todo para darle un Campeonato".

Nicolás Bonelli: "Es muy difícil verlo a 'Pope' abajo del auto porque estuvimos mucho tiempo corriendo juntos, pero sólo nos alcanza el presupuesto para un coche y no sabemos si vamos a la próxima fecha. Ojalá que sí y que podamos mantener el taller, que tanto nos costó armar".

Christian Ledesma, tras clasificar 23°**:** "El auto no parece tener una tendencia grave, pero estamos lentos. El motor no es lo que tiene que ser, pero no va tan mal como para estar tan lejos".

José Manuel Urcera, luego de despistarse en la 2ª manga**:** "No me presionó tener atrás a Werner, sí ser más rápido que Benvenuti en la 1ª serie. No sé si había más viento o si agarré algo de tierra, pero la Chevy se me corrió completamente hacia la parte sucia".

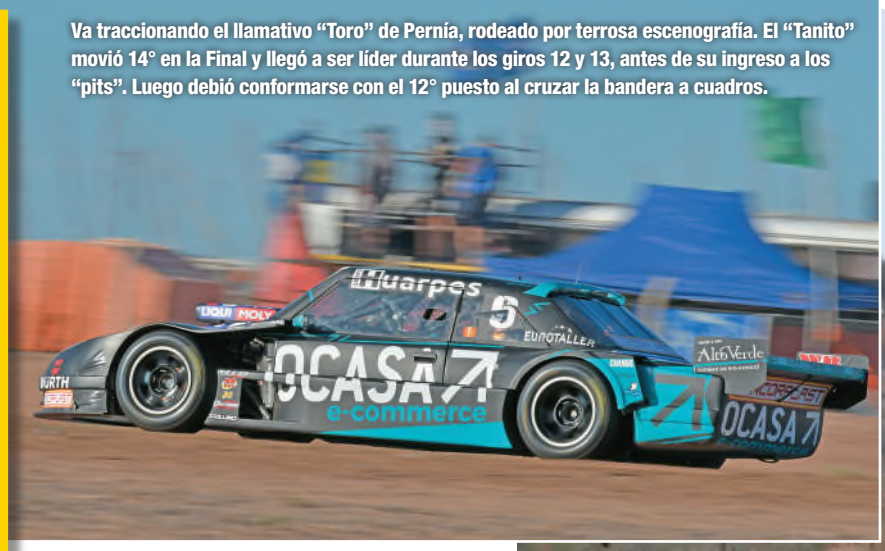
Santiago Mangoni (4° en la Final)**:** "Faltó muy poquito para el podio: una curva. Canapino me pasó porque aprovechó que yo había hecho una maniobra muy defensiva con Gastón (Mazzacane). La verdad, no pensé que le iba a alcanzar media vuelta... Me sorprendió".

Gastón Mazzacane (5°)**:** "Corrimos como había que correr, pero me da bronca no haber terminado en el podio. Fue una segunda mitad de carrera increíble y el trabajo del equipo en boxes también".

Valentín Aguirre (6°)**:** "Penamos bastante en el cambio de neumáticos porque se trabó una tuerca y perdimos varias posiciones. Estamos 4os en el Campeonato y este resultado es muy bueno. Me tocó pelear en un pelotón en el que no pude avanzar".

Jonatan Castellano (11°)**:** "Siempre nos salían bien los cambios de gomas, pero esta vez nos complicamos. Se trabó una tuerca y perdimos mucho tiempo".

Hugo Mazzacane: "Entiendo lo de Rossi, pero más allá de que le deseo suerte en el Stock Car, le pasará lo mismo que a "Pechito" López y a Guerrieri, protagonistas que más allá de sus logros internacionales, perdieron consideración en la gente. El TC es la única categoría que en la Argentina hace crecer a un piloto en la consideración del público en general".



Va traccionando el llamativo "Toro" de Pernía, rodeado por terrosa escenografía. El "Tanito" movió 14° en la Final y llegó a ser líder durante los giros 12 y 13, antes de su ingreso a los "pits". Luego debió conformarse con el 12° puesto al cruzar la bandera a cuadros.

El de la familia Laboritto es el más exitoso, junto al Trotta Racing

Los equipos ganadores con Torino en la "era multiválvulas"

POS.	EQUIPO	VICT.
1°	Team Laboritto Jr.	7
	Trotta Racing Team (*)	7
3°	Sprint Racing	4
4°	Dole Racing	2
5°	IndeCar Racing	1
	Maquin Parts Racing	1

Nota: (*) todas como equipo oficial de Renault. Referencias: Vict., victorias.

Situación complicada para Castellano durante el viernes, cuando desparramó toda esta tierra delante de las banderas de "La 7". El domingo, "Pinchito" fue protagonista principal (llegó a ser 4°) hasta el cambio de gomas, cuando se trabó una tuerca durante la operativa y se retrasó (culminó 11°).

>PATIO DE BOXES

> El TC, atento al coronavirus

"¡No! De ninguna manera. ¿Quién piensa eso?". Así de contundente fue la respuesta de **Hugo Mazzacane** ante la pregunta sobre si la expansión del coronavirus en Argentina podría provocar que algunas de las carreras del Turismo Carretera se disputen a puertas cerradas, como se confirmó será el GP de Bahrein de F.1. ***"El TC es de la gente y por eso nunca va a correr sin público. Esa posibilidad les puede caber a otras categorías"***, agregó el presidente de la ACTC, quien sin embargo aclaró que el tema es seguido de cerca por la ACTC y destacó que *"es un poquito temprano para alarmarse, ya que creo que por sus características afectará antes al fútbol"*. Como cierre del tema, Mazzacane señaló que *"si el coronavirus se expande en nuestro país, se analizará la situación y se verán las competencias que puedan realizarse. Eso sí, ninguna será a puertas cerradas…"*.

> Durísima sanción a Garófalo

La CAF de la ACTC multó con 200.000 pesos a **Rodolfo Agut** y sancionó con **tres años de suspensión más el pago de un millón y medio de pesos** a **Claudio Garófalo**, respectivos motoristas de **Mariano Werner** en TC y de **Germán Todino** y **Marcos Landa** en TC Pista, todos pilotos excluidos en Viedma por encontrarse los carburadores fuera de reglamento. Tras la apelación del preparador de Quilmes (considerado reincidente,

Andar solitario del rendidor Torino de Gini, desde este año bajo el paraguas del Maquin Parts Racing. El "Tubo", de ascendente actuación en Neuquén, no terminaba dos Finales seguidas (5º y 10º) en el "Top 10" desde 2017, en Toay (6º) y Comodoro Rivadavia (7º).

esta vez responsabilizó a un proveedor), sus clientes pudieron utilizar en Neuquén los mismos impulsores que en Río Negro: tales fueron los casos de **Jonatan Castellano**, **"Josito" Di Palma**, **Emiliano Spataro**, **Juan José Ebarlín** y **Nicolás Trosset**. Otros, decidieron modificar la atención, como sucedió con el RSTT (ahora se ocupa **Fernando Iannotti**), **Christian Ledesma** (**Daniel Berra**), **Leonel Pernía** (**Iván Bondaruk**), **José Manuel Urcera** (**Fabián Giustozzi** y **Sergio Torres**) y **Matías Jalaf** (**Santiago Joaquín**).

› Canapino padre, exonerado

En la previa a Centenario, **la CAF de la ACTC** (a la que se integró **Rubén Salerno**) **le levantó la sanción a Alberto Canapino**. Así, el papá de Agustín pudo estar presente en esta 2ª fecha del certamen. Vale recordar que el chasista arrecifeño había sido suspendido en septiembre de 2019, luego de la carrera disputada en El Villicum, *"por inconducta para con un oficial deportivo en la zona de la gomería"*, tal cual rezaba la notificación en su momento. **La pena, que le prohibía ingresar por tiempo indeterminado a los eventos fiscalizados por la Asociación, finalmente se extendió durante seis meses**. En el "run run" de boxes se hablaba sobre la posibilidad de retirarle el "castigo" y muchos apostaban a que el regreso se iba a dar recién en Concordia, sede de la 3ª ronda (el 29/3). Sin embargo, todo se precipitó y Canapino ya no tuvo que observar las competencias de su hijo desde el living de su casa rodeado de computadoras y monitores.

›Rebajes cortitos I

- En Neuquén corrieron **47 autos**, 2 más que en Viedma. Se trata de la mayor cantidad de inscriptos en las últimas 11 fechas (desde Rafaela I 2019, donde hubo 49). Centenario recibió a **13 Torino** sobre la pista, récord en la era multiválvulas.

- Respecto de la apertura de 2020, regresaron **Matías Rodríguez** (tras 59 carreras ausente como titular), **Diego de Carlo** (1) y **Lionel Ugalde** (1). En esta oportunidad se ausentó **Mariano Altuna**, quien no faltaba desde Viedma 2019 (15 competencias).

- La escudería Donto Racing cambió de nombre: ahora se llama **LCA Racing** por **"Laucha"** (Laureano Campanera), **"Coco"** (Ezequiel Burani) y **"Alchu"** (Alcides Piatti). *"Fue en reconocimiento al trabajo de los chicos del taller"*, explicó Campanera.

- A **Ardusso** y **Ciantini** les quitaron los tiempos de la 1ª clasificación porque en la verificación técnica comprobaron que giraron con los **neumáticos cambiados** por un error del equipo: Facundo clasificó con 2 gomas de Diego y viceversa.

Tras cumplir con el requisito exigido por el RPP, Canapino vuelve presuroso al lado izquierdo de la calle de boxes y Okulovich, que entraba, frena para no embestirlo (mientras, Di Palma se va de cuadro). Gracias a una notable performance en la última vuelta, el "Titán" conseguiría luego su 3er podio en diez presentaciones en Centenario.

Rebajes cortitos II

- El equipo de **Omar Martínez** llegó al circuito el viernes a las 11.30 porque lo demoró un control policial. Dos días después, **Mauricio Lambiris**, piloto del "team" entrerriano, se marchó ofuscado tras el 20° puesto en la Final. ¿Seguirá junto al "Gurí"?

- En el ámbito del Súper TC2000, este jueves 12/3 se realizará el **sorteo de los motores** Oreca turbo 2.0. Una vez que cada impulsor sea instalado en los autos designados, se llevará a cabo una **prueba colectiva** en Alta Gracia el miércoles 18.

- Se produjo un **enroque** de fechas entre el **Turismo Nacional** y el **TC Mouras**. Ahora, la 3ª división del TC correrá el 9/8, en Toay (10ª ronda), en tanto que ambas divisiones de APAT se presentarán el 16/8 (7ª cita) en un escenario a designar (¿Oberá?).

- **Hugo Paoletti** viajó a la ciudad de **La Rioja**, donde recorrió el autódromo y se reunió con autoridades locales. Ambas partes acordaron avanzar en la realización de una **competencia de TN** en el trazado local, una vez finalizadas distintas obras necesarias en el predio.

› "Tito" piensa en su despedida

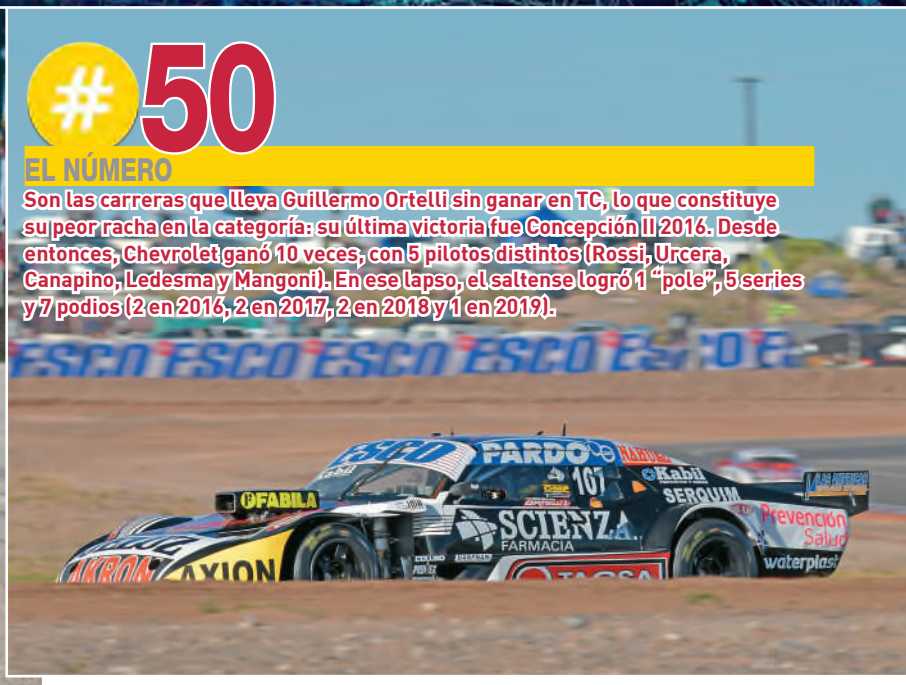
Actualmente enfocado en sus roles de director deportivo en el equipo que representa a Toyota en el TN y comentarista en las transmisiones televisivas del TC, los días como corredor parecen haber quedado atrás para **Ernesto Bessone**. Así lo desliza el propio "Tito", al reconocer que *"pese a que uno siempre quiera hacer una carrera más, me parece que mi tiempo de piloto se terminó, ya que actualmente estoy enfocado en otras cosas…"*. Esto no le quita las ganas de tener, al estilo de **Omar Martínez**, su carrera despedida en el TC. ***"Lo voy a hablar con Hugo* (Mazzacane) *para ver cuándo puede ser. También me gustaría tener una carrera despedida en el Súper TC2000**, la otra categoría que me dio tantas satisfacciones en la época del TC2000"*, adelantó sobre ideas que según dice no lo obsesionan ya que, como reflexiona, *"si se dan, se dan. Y si no, será igual…"*.

› Un "Palazzo" para el "Mono"

¿Cuánto habrá tenido que ver la ausencia de **Mariano Altuna** en el TC de Neuquén, argumentada por complicaciones presupuestarias, con la sorpresiva noticia del fin de semana que anunció su desvinculación en el STC2000 y en la Top Race del Toyota Gazoo Racing Argentina? Por ahora no se supo. Sí, hubo formales comunicados oficiales de ambas partes que **la explicaron en una falta de acuerdo en la parte económica** con la aclaración de que esto no afectó la buena relación entre el "Mono" y la marca japonesa. Igual,

Grupo Prialis
Distribuidor de Combustibles, Lubricantes y Neumáticos.
Prialis
Castrol
AXION AGRO energy
BRIDGESTONE
Firestone

¿Querés recibir la revista Campeones los lunes por la mañana en cualquier lugar del país o del mundo donde estés?
Entrá a www.campeones.com.ar o enviá mail con tus datos a revistadigital@campeones.com.ar



#50

EL NÚMERO

Son las carreras que lleva Guillermo Ortelli sin ganar en TC, lo que constituye su peor racha en la categoría: su última victoria fue Concepción II 2016. Desde entonces, Chevrolet ganó 10 veces, con 5 pilotos distintos (Rossi, Urcera, Canapino, Ledesma y Mangoni). En ese lapso, el saltense logró 1 "pole", 5 series y 7 podios (2 en 2016, 2 en 2017, 2 en 2018 y 1 en 2019).

▲ **Semiescondida, la Chevy de Ortelli avanza hacia el 13er lugar definitivo en la competencia decisiva. "Tenemos que mejorar en clasificación (N. de la R.: donde se ubicó 28°) porque en el ritmo de carrera el auto está muy bien", comentó "Guille", que marcha 15° en el Campeonato.**

no dejó de llamar la atención este imprevisto alejamiento al recordar que Altuna fue uno de los pilotos, junto con **Matías Rossi** y **Julián Santero**, que se anunciaron como confirmados en la presentación de **Rubens Barrichello** como cuarto volante. También provocó cierta extrañeza la celeridad con la que circuló el nombre de **su probable reemplazante en ambas categorías. Todo indica que será el joven Hernán Palazzo**, actual animador del TC Pista.

› ¿Arranca o no arranca?

Pese a que promediando febrero se anunció que el Campeonato de TRV6 comenzará este fin de semana en Concepción del Uruguay (en compañía del CARX Rallycross), al cierre de esta edición aún se aguardaba por el listado de inscriptos y el cronograma de actividades. Si bien hasta la primera semana de marzo no hubo noticias acerca de una posible postergación de la apertura (de hecho, hasta fue publicado el reglamento deportivo), las dudas surgen porque **el parque automotor no llegaría a la decena de vehículos**. Es que con las salidas del equipo de **Gabriel Furlan** y del Sportteam (incluyendo a **Agustín Canapino**), hoy **tan sólo tres escuadras aseguraron su presencia** en Entre Ríos: el SDE Inbest Racing (con Hernán Sala y Fabricio Persia), el Azar Motorsports (Franco Girolami, Diego Azar y Lucas Valle) y el DM Team, aún sin pilotos… Los interrogantes también alcanzan a la escudería de **Gustavo Tadei** y hasta al mismísimo TGRA (Rossi y ¿Palazzo?), que ante esta desoladora perspectiva sería lógico que se bajen de la categoría.<

›Rebajes cortitos III

■ Como parte de los festejos por el **"Día Internacional de la Mujer"**, **Nadia Cutro** manejó el AS durante todo el fin de semana en Centenario. *"Estoy muy feliz de aportar un granito de arena a* ***nuestro crecimiento*** *en el automovilismo"*, concedió la piloto de Rally Argentino.

■ Con la aparición del nuevo Toyota Corolla para Julián Santero en la 3ª fecha de la Clase 3 del TN, en El Villicum (19/4), el auto que actualmente maneja el mendocino se convertirá en el **3er vehículo semioficial** del **Tito Bessone Carrera Toyota Racing**.

■ Respecto del reglamento técnico de la Clase 2 del TN, el **Fiat Palio** sufrió un recorte de 3 mm (pasó de 48 a 45) en la brida restrictora de admisión. En la C3, el **Corolla** y el **VW Vento** perdieron 2 mm (56 a 54), mientras que el **Fiat Tipo** ganó 2 mm (54 a 56).

■ La nueva dirigencia de la Top Race, con los hermanos Levy a la cabeza, pretende cambiar la motorización de la **división más grande** a partir de 2021. ¿Cuál es la idea? Reemplazar a los actuales impulsores V6 por los potentes **V8 de 5 litros** y **500 caballos** descartados del CARX.

Promociones Agro
Promociones Transporte
Lubricantes Castrol
Combustibles
Neumáticos Bridgestone
Neumáticos Firestone

Casa Central
Bv. Sarmiento 448 - (S2209) - Maciel - Santa Fe - Argentina
+54 (03476) 470367 470214 470429 470249

Suc. Maciel
Ruta 11 Km. 365 - (S2209) - Maciel - Santa Fe - Argentina
Tel./Fax: 03476-470839

Suc. Gálvez
San Martín y Gdros. de San Martín - (S2252) - Galvez - Santa Fe - Argentina
Tel./Fax: 03404-481707

Suc. Tablada
Av. Crovara 1998 - (B1766) - La Tablada - Buenos Aires - Argentina
Tel./Fax: 011-46551672 / 1673 / 0700

TURISMO CARRETERA EN CENTENARIO

2ª fecha del 79º Campeonato Argentino

FECHA
6 al 8 de marzo

AUTÓDROMO
"Parque Provincia de Neuquén"

LONGITUD
4.380 metros

CIUDAD
Centenario

PROVINCIA
Neuquén

PARTICIPANTES
47

PRIMERA CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.
1º	96	Juan C. Benvenuti	Torino	1m27s521
2º	3	Mariano Werner	Ford	a 0s638
3º	2	José M. Urcera	Chevrolet	a 0s695
4º	11	Jonatan Castellano	Dodge	a 0s836
5º	1	Agustín Canapino	Chevrolet	a 0s946
6º	118	Marcelo Agrelo	Torino	a 0s968
7º	5	Valentín Aguirre	Dodge	a 0s982
8º	9	Santiago Mangoni	Chevrolet	a 1s186
9º	7	Juan B. De Benedictis	Ford	a 1s236
10º	68	Julián Santero	Ford	a 1s397
11º	51	Juan Pablo Gianini	Ford	a 1s450
12º	10	Christian Ledesma	Chevrolet	a 1s557
13º	144	José Savino	Ford	a 1s571
14º	6	Leonel Pernía	Torino	a 1s575
15º	111	Juan M. Silva	Ford	a 1s579

Promedio: 180,162 km/h. **Incidencias**: F. Ardusso (había clasificado 4°) y D. Ciantini (12°) excluidos por no utilizar los neumáticos correctos. C. Okulovich, sin tiempo.

1ºSERIE–5VUELTAS–(SIN A.S.)

POS.	PILOTO	TPO./DIF.
1º	Juan C. Benvenuti	7m23s593
2º	Agustín Canapino	a 1s467
3º	Facundo Ardusso	a 4s794
4º	Marcelo Agrelo	a 5s832
5º	Leonel Pernía	a 6s746
6º	Lionel Ugalde	a 7s875
7º	Guillermo Ortelli	a 9s150
8º	Juan M. Silva	a 12s249
9º	Martín Ponte	a 13s211
10º	Emiliano Spataro	a 13s679
11º	Carlos Okulovich	a 13s878
12º	Nicolás Cotignola	a 23s489
13º	Norberto Fontana	a 23s490
14º	Christian Dose	a 26s337
15º	Nicolás Bonelli	a 2 vtas. (Ab.)
16º	Pablo Costanzo	a 3 vtas. (Ab.)

Promedio: 177,330 km/h. **Corrieron:** 16 pilotos. **Nota**: N. Fontana (había terminado 12°) recargado por dejar sin pista a N. Cotignola.

2ºSERIE–5VUELTAS–(SIN A.S.)

POS.	PILOTO	TPO./DIF.
1º	Mariano Werner	7m25s047
2º	Santiago Mangoni	a 2s614
3º	José M. Urcera	a 3s462
4º	Nicolás Trosset	a 3s850
5º	Esteban Gini	a 4s083
6º	Christian Ledesma	a 7s819
7º	Gastón Ferrante	a 8s715
8º	Diego Ciantini	a 9s026
9º	Alan Ruggiero	a 9s386
10º	Mathias Nolesi	a 11s730
11º	Mauricio Lambiris	a 12s059
12º	Gabriel P. de León	a 13s224
13º	Luciano Ventricelli	a 17s186
14º	Juan T. C. Magni	a 28s009
15º	Sergio Alaux	a 28s010
16º	Diego de Carlo	a 31s263

Promedio: 177,150 km/h. **Corrieron:** 16 pilotos. **Nota**: S. Alaux (había terminado 10°) recargado por toque a J. T. Catalán Magni.

3ºSERIE–5VUELTAS–(SIN A.S.)

POS.	PILOTO	TPO./DIF.
1º	Valentín Aguirre	7m22s689
2º	Jonatan Castellano	a 0s603
3º	Gastón Mazzacane	a 5s024
4º	Julián Santero	a 5s363
5º	J. B. De Benedictis	a 11s732
6º	José Savino	a 11s990
7º	Matías Jalaf	a 12s597
8º	Luís J. Di Palma (h)	a 13s113
9º	Juan Pablo Gianini	a 13s353
10º	Emanuel Moriatis	a 13s932
11º	Facundo Della Motta	a 14s165
12º	Matías Rodríguez	a 14s208
13º	Juan Martín Bruno	a 18s719
14º	Juan Martín Trucco	a 19s495
15º	Juan José Ebarlín	a 20s612

Promedio: 178,093 km/h.
Corrieron: 15 pilotos.

ASÍ LARGARON LA FINAL

FILA	PILOTOS		
1	V. Aguirre	-	J. C. Benvenuti
2	M. Werner	-	J. Castellano
3	A. Canapino	-	S. Mangoni
4	G. Mazzacane	-	F. Ardusso
5	J. M. Urcera	-	J. Santero
6	N. Trosset	-	M. Agrelo
7	E. Gini	-	L. Pernía
8	J. B. De Benedictis	-	L. Ugalde
9	Ch. Ledesma	-	J. Savino
10	G. Ortelli	-	G. Ferrante
11	M. Jalaf	-	D. Ciantini
12	L. J. Di Palma (h)	-	J. M. Silva
13	A. Ruggiero	-	J. P. Gianini
14	M. Ponte	-	E. Moriatis
15	M. Nolesi	-	E. Spataro
16	F. Della Motta	-	M. Lambiris
17	C. Okulovich	-	M. Rodríguez
18	G. Ponce de León	-	N. Cotignola
19	J. M. Bruno	-	L. Ventricelli
20	N. Fontana	-	J. M. Trucco
21	Ch. Dose	-	J. T. Catalán Magni
22	J. J. Ebarlín	-	S. Alaux
23	D. De Carlo	-	N. Bonelli
24	P. Costanzo		

CLASIFICACIÓN DEFINITIVA

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.
1º	96	Juan C. Benvenuti	Torino	1m27s521
2º	3	Mariano Werner	Ford	a 0s213
3º	5	Valentín Aguirre	Dodge	a 0s305
4º	1	Agustín Canapino	Chevrolet	a 0s608
5º	2	José M. Urcera	Chevrolet	a 0s624
6º	11	Jonatan Castellano	Dodge	a 0s836
7º	4	Facundo Ardusso	Torino	a 0s881
8º	9	Santiago Mangoni	Chevrolet	a 0s897
9º	14	Gastón Mazzacane	Chevrolet	a 0s967
10º	118	Marcelo Agrelo	Torino	a 0s968
11º	188	Nicolás Trosset	Dodge	a 0s985
12º	68	Julián Santero	Ford	a 1s034
13º	6	Leonel Pernía	Torino	a 1s075
14º	33	Esteban Gini	Torino	a 1s095
15º	144	José Savino	Ford	a 1s116
16º	101	Lionel Ugalde	Torino	a 1s156
17º	114	Gastón Ferrante	Torino	a 1s209
18º	7	Juan B. De Benedictis	Ford	a 1s236
19º	27	Nicolás Bonelli	Ford	a 1s244
20º	77	Diego Ciantini	Torino	a 1s259
21º	44	Matías Jalaf	Ford	a 1s268
22º	86	Pablo Costanzo	Torino	a 1s294
23º	10	Christian Ledesma	Chevrolet	a 1s309
24º	138	Luís J. Di Palma (h)	Dodge	a 1s328
25º	111	Juan M. Silva	Ford	a 1s342
26º	129	Alan Ruggiero	Ford	a 1s369
27º	51	Juan Pablo Gianini	Ford	a 1s450
28º	107	Guillermo Ortelli	Chevrolet	a 1s450
29º	75	Sergio Alaux	Chevrolet	a 1s454
30º	123	Matías Rodríguez	Dodge	a 1s460
31º	88	Martín Ponte	Dodge	a 1s478
32º	53	Juan T. Catalán Magni	Ford	a 1s518
33º	30	Facundo Della Motta	Torino	a 1s533
34º	100	Carlos Okulovich	Torino	a 1s633
35º	79	Mathias Nolesi	Ford	a 1s834
36º	22	Juan José Ebarlín	Chevrolet	a 1s852
37º	54	Nicolás Cotignola	Torino	a 1s854
38º	21	G. Ponce de León	Ford	a 1s886
39º	26	Emanuel Moriatis	Ford	a 1s923
40º	17	Emiliano Spataro	Torino	a 2s023
41º	82	Mauricio Lambiris	Ford	a 2s183
42º	18	Juan Martín Trucco	Dodge	a 2s251
43º	25	Norberto Fontana	Chevrolet	a 2s294
44º	115	Diego de Carlo	Chevrolet	a 2s448
45º	39	Juan Martín Bruno	Dodge	a 2s495
46º	50	Christian Dose	Chevrolet	a 2s629
47º	108	Luciano Ventricelli	Ford	a 3s269

Promedio: 180,162 km/h. **Incidencias**: G. Ponce de León (había clasificado 34°) recargado por cambiar la tapa de cilindros.

COMPETENCIA FINAL - 25 VUELTAS - (SIN A.S.)

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.
1º	96	Juan C. Benvenuti	Torino	38m17s276
2º	3	Mariano Werner	Ford	a 0s299
3º	1	Agustín Canapino	Chevrolet	a 15s008
4º	9	Santiago Mangoni	Chevrolet	a 15s259
5º	14	Gastón Mazzacane	Chevrolet	a 15s520
6º	5	Valentín Aguirre	Dodge	a 15s846
7º	4	Facundo Ardusso	Torino	a 17s628
8º	2	José M. Urcera	Chevrolet	a 23s479
9º	68	Julián Santero	Ford	a 24s865
10º	33	Esteban Gini	Torino	a 26s514
11º	11	Jonatan Castellano	Dodge	a 26s758
12º	6	Leonel Pernía	Torino	a 28s603
13º	107	Guillermo Ortelli	Chevrolet	a 31s411
14º	101	Lionel Ugalde	Torino	a 31s917
15º	10	Christian Ledesma	Chevrolet	a 34s140
16º	26	Emanuel Moriatis	Ford	a 34s701
17º	7	Juan B. De Benedictis	Ford	a 36s710
18º	188	Nicolás Trosset	Dodge	a 41s913
19º	123	Matías Rodríguez	Dodge	a 42s875
20º	82	Mauricio Lambiris	Ford	a 49s601
21º	30	Facundo Della Motta	Torino	a 50s004
22º	144	José Savino	Ford	a 52s785
23º	17	Emiliano Spataro	Torino	a 53s068
24º	51	Juan Pablo Gianini	Ford	a 53s399
25º	118	Marcelo Agrelo	Torino	a 53s835
26º	22	Juan José Ebarlín	Chevrolet	a 54s572
27º	77	Diego Ciantini	Torino	a 58s665
28º	44	Matías Jalaf	Ford	a 1m01s388
29º	75	Sergio Alaux	Chevrolet	a 1m01s676
30º	114	Gastón Ferrante	Torino	a 1m05s186
31º	100	Carlos Okulovich	Torino	a 1m06s925
32º	18	Juan M. Trucco	Dodge	a 1m09s665
33º	79	Mathias Nolesi	Ford	a 1m11s223
34º	111	Juan Manuel Silva	Ford	a 1m11s919
35º	86	Pablo Costanzo	Torino	a 1m12s249
36º	54	Nicolás Cotignola	Torino	a 1m26s716
37º	25	Norberto Fontana	Chevrolet	a 1m35s933
38º	108	Luciano Ventricelli	Ford	a 1m52s640
39º	50	Christian Dose	Chevrolet	a 1 vta.
40º	88	Martín Ponte	Dodge	a 1 vta.
41º	138	Luís J. Di Palma (h)	Dodge	a 1 vta.
42º	27	Nicolás Bonelli	Ford	a 1 vta.
43º	39	Juan M. Bruno	Dodge	a 6 vtas. (Ab.)
44º	129	Alan Ruggiero	Ford	a 10 vtas. (Ab.)
45º	115	Diego de Carlo	Chevrolet	a 14 vtas. (Ab.)
46º	53	Juan T. Catalán Magni	Ford	a 15 vtas. (Ab.)
47º	21	G. Ponce de León	Ford	a 18 vtas. (Ab.)

Promedio del ganador: 171,595 km/h.
Récord de vuelta: J. C. Benvenuti (Torino) en 1m29s238 a 176,696 km/h en la vuelta 2. **Largaron/llegaron:** 47/42.
Incidencias: N. Fontana (había terminado 31°) y L. Ventricelli (37°) recargados con 30s por entrar a boxes en la vuelta equivocada.

LA FICHA DE LA CARRERA

Carrera de TC Nº: 1258.
Infraestructura: buena.
Autoridades: Comisarios deportivos: Mariano Calamante y Gustavo Mancuso. Jefe Técnico ACTC: Alejandro Iuliano.
Organización: buena.
Espectáculo: 6. Sin ser muy emocionante, tuvo el matiz de incertidumbre que le dieron las detenciones obligatorias en los boxes.
Clima: caluroso y soleado (viernes y sábado); cálido, soleado y algo ventoso (domingo).
Público: 22.000 espectadores.
Autos: 15 Ford, 13 Torino, 11 Chevrolet y 8 Dodge.

EL CAMPEONATO DISPUTADAS 2 DE 15 CARRERAS

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	Viedma	Centenario	Total	Diferencia
1º	4	Facundo Ardusso	Torino	**47**	32	**79**	-
2º	96	Juan C. Benvenuti	Torino	25.5	**47**	72,5	-6,5
3º	68	Julián Santero	Ford	42	29,5	71,5	-7,5
4º	5	Valentín Aguirre	Dodge	31.5	34	65,5	-13,5
5º	2	José Manuel Urcera	Chevrolet	32	31	63	-16
6º	33	Esteban Gini	Torino	34	28	62	-17
7º	7	Juan Bautista De Benedictis	Ford	38.5	21	59,5	-19,5
8º	188	Nicolás Trosset	Dodge	27.5	20,5	48	-31
9º	51	Juan Pablo Gianini	Ford	34.5	12	46,5	-32,5
10º	1	Agustín Canapino	Chevrolet	7	38,5	45,5	-33,5
11º	9	Santiago Mangoni	Chevrolet	9,5	35,5	45	-34
12º	26	Emanuel Moriatis	Ford	24.5	19,5	44	-35
13º	3	Mariano Werner	Ford	-	42	42	-37
14º	14	Gastón Mazzacane	Chevrolet	8	34	42	-37
15º	107	Guillermo Ortelli	Chevrolet	17	24	41	-38
16º	77	Diego Ciantini	Torino	30.5	9,5	40	-39
17º	11	Jonatan Castellano	Dodge	7,5	28,5	36	-43
18º	6	Leonel Pernía	Torino	5	26	31	-48
19º	82	Mauricio Lambiris	Ford	16	15	31	-48
20º	100	Carlos Okulovich	Torino	24.5	3	27,5	-51,5

Suman puntos en total: 47 pilotos. **Nota**: Dif. Diferencia de puntos con respecto al líder.
DISTRIBUCION DEL PUNTAJE: Final: 1° 40, 2° 37, 3° 34, 4° 31, 5° 30, 6° 29, 7° 28, 8° 27, 9° 26, 10° 25, 11° 24, 12° 23, 13° 22, 14° 21, 15° 20, 16° 19, 17° 18, 18° 17, 19° 16, 20° 15, 21° 14, 22° 13, 23° 12, 24° 11, 25° 10, 26° 9, 27° 8, 28° 7, 29° 6, 30° 5, 31° al 40° 3, 41° al 45 2. **Series:** 1° 5; 2° 4,5; 3° 4; 4° 3,5; 5° 3; 6° 2,5; 7° 2; 8° 1,5; 9° 1; 10° 0,5. **Al auto del mejor registro clasificatorio**: 2 puntos. **Lastre:** A la primera victoria: 20 Kg. A la segunda: 10. A la tercera: 5.

ESTADÍSTICAS POR MARCA

Marca	Poles	Series	RdV (Final)	Podios	Finales
Chevrolet	-	1	-	1	-
Ford	-	2	1	3	-
Dodge	-	1	-	-	-
Torino	2	2	1	2	2

PRÓXIMA FECHA:

27 al 29 de marzo en Concordia, provincia de Entre Ríos.

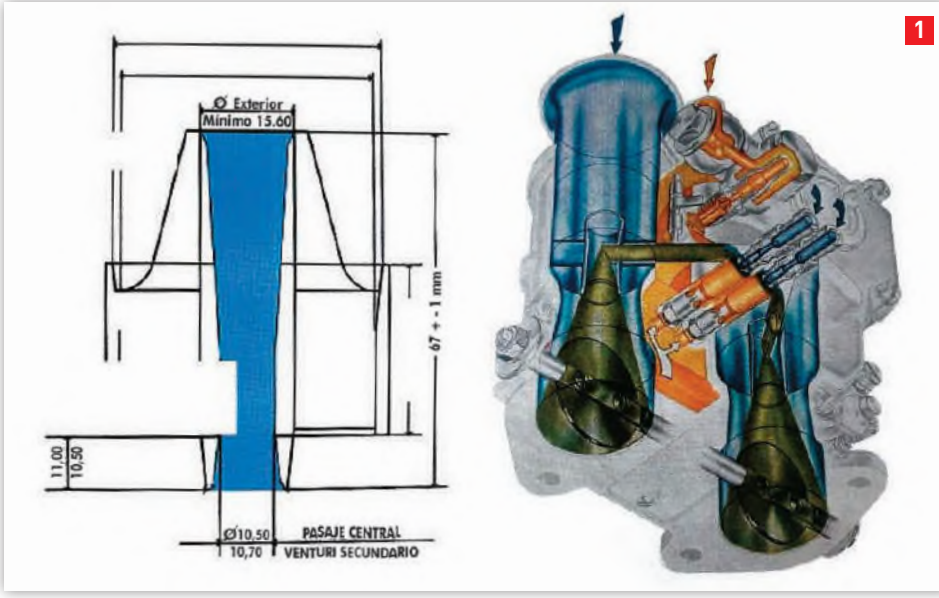
ÚLTIMO GANADOR:

Leonel Pernía (Torino) el 28 de julio de 2019.

Por Alberto O. Juárez

Un comienzo *complicado*

Qué es el difusor secundario del carburador, cómo funciona y cuál fue el aspecto que no se ajustó al reglamento. El Profesor explica las razones que determinaron las desclasificaciones de los ganadores en la pista rionegrina.

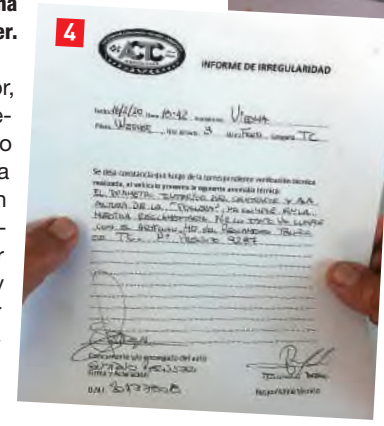


1

2

3

1. El plano de la izquierda indica las medidas reglamentadas del difusor secundario. La cota superior es el diámetro exterior; la inferior, el diámetro interior; la de la derecha, el largo del difusor y la de la izquierda, del largo de la pollera. El otro plano –en amarillo, verde y azul– muestra el funcionamiento del carburador. 2. Vista desde arriba del difusor en bruto, que luego es retrabajado. 3. El difusor en bruto, ahora visto de perfil: el sector calado permite el paso del surtidor principal. 4. La planilla oficial de la ACTC que informa sobre la anomalía que determinó la exclusión de Werner.



4

Resulta difícil de entender cómo puede haber sucedido que el ganador del Turismo Carretera y el 1° y el 3° del TC Pista en Viedma hayan sido desclasificados tras la revisión técnica. Durante la etapa regular, el protocolo en los controles posteriores a la Final es medir altura del auto, la distancia al piso, el splitter, la dimensión del spoiler trasero y las cotas del montaje del mismo; en el motor, la cilindrada, la relación de compresión y el diámetro del difusor principal precintado del carburador, que no es igual en las diferentes marcas representadas. En algunas ocasiones, como ocurrió en esta 1ª fecha, se controla algún ítem más del reglamento técnico.

Esta vez se inspeccionó el difusor secundario, también llamado arrastrador, por cuya parte más estrecha descarga el pulverizador de nafta emulsionada. La anomalía estuvo objetada en el diámetro interior, que debe medir 10,5 mm con una tolerancia hasta 10,7 mm, y en el largo de la llamada pollera, que debe ser de 11,0 mm, con un máximo de acortamiento de hasta 10,5 mm. El arrastrador, que de alguna manera genera una interferencia en el flujo de gases (aire-nafta) que va hacia los cilindros, también tiene reglamentado el mínimo de su diámetro exterior (15,6 mm). El perfil es libre y se lo trabaja para minimizar la resistencia al flujo de gases. Si el diámetro interior se agranda, puede mejorar la cantidad de mezcla que va a los cilindros; también si la pollera es más corta se eleva por encima de la parte más estrecha del difusor principal y ayuda a la flujometría. Es decir, un mayor diámetro y una reducción de la interferencia en la zona más estrecha del difusor teóricamente mejora el llenado de cilindros y puede que de este modo se gane algún caballo de potencia. No se puede establecer un cálculo fehaciente porque es una problemática aerodinámica de gases en conducto y sólo es posible determinar algo así en un ensayo práctico.

La función del difusor secundario o arrastrador es aumentar la velocidad del aire en un lugar central de la garganta del carburador para generar el vacío (caída de presión) que aspire el combustible emulsionado por el surtidor, obteniendo así una mezcla bien carburada. Si el borde inferior de la pollera coincide con la parte más estrecha del difusor principal, la calidad de la carburación es óptima a un determinado régimen; si está elevada, ello sucede a un régimen más alto, pero la interferencia en ese sector crítico del difusor principal es menor. Esta es la razón por la cual se reglamentaron las cotas del difusor secundario. Al estar mal, concluyeron con las desclasificaciones de Mariano Werner (TC) y Germán Todino y Marcos Landa (TCP).<

Ante la mirada de Carlos y Omar Marchese y Alejandro Iuliano, entre otros, Omar Wilke desarma en La Plata 2005 el motor Cherokee de Traverso, quien resultaría desclasificado por el peso de las bielas.

Antología de la decepción

La desclasificación sufrida por Mariano Werner en Viedma nos motivó a realizar un repaso de situaciones en las que quien llegó antes a la meta no resultó a la postre el vencedor. Aquí repasamos los 30 casos de la categoría que dejaron al triunfador "original" al margen de la celebración mayor.

Buenos Aires-Caracas
08.11.1948

El emblemático Gran Premio de la América del Sur tuvo un impensado epílogo después de 9.576 km de recorrido: Oscar Gálvez (ganador con su Ford de 7 de las 14 etapas) fue "remolcado" en el último parcial y se lo excluyó por esa acción, quedando la victoria general para el Chevrolet de Domingo Marimón.

Vuelta de Santa Fe
20.03.1955

En un polémico final, Jorge Descotte, con el objetivo de evitar una zona empantanada, cortó camino con su Chevrolet en Firmat y le ganó en los relojes a Marcos Ciani (Chevrolet). En desacuerdo con su exclusión de la prueba, que le otorgó el éxito al "Sapito", Descotte se retiró de las carreras.

Autódromo de Mendoza
01.07.1956

Conocedor como pocos del terreno, el mendocino Pablo Gulle (Chevrolet) corrió fiel a su estilo de "todo o nada" y ganó sin atenuantes, aunque quedó al margen cuando se constató que su motor excedía las medidas reglamentarias. Finalmente, celebró Ernesto Petrini (Ford).

Autódromo de Mendoza
06.03.1960

Otra vez un piloto local frustrado, esta vez Emilio Boretto (Ford), desclasificado al cabo de su victoria porque en su máquina faltaba la cruz central del bastidor y tenía alterados los cilindros. También excluido en un principio, Oscar Gálvez (Ford), que llegó 2°, fue posteriormente reclasificado y así ganó la competencia.

Autódromo de Buenos Aires
19.03.1961

Dos hombres de Ford especialistas en autódromos se quedaron sin nada después de haberse lucido en el suelo porteño: Julio Devoto, ganador, tenía el bastidor más corto que lo exigido y el 2°, Juan Carlos Garavaglia, mostró un exceso de curvatura en la cola del chasis de su coupé. Celebró otro Ford, el de Carmelo Galbato.

Autódromo de Buenos Aires
13.03.1966

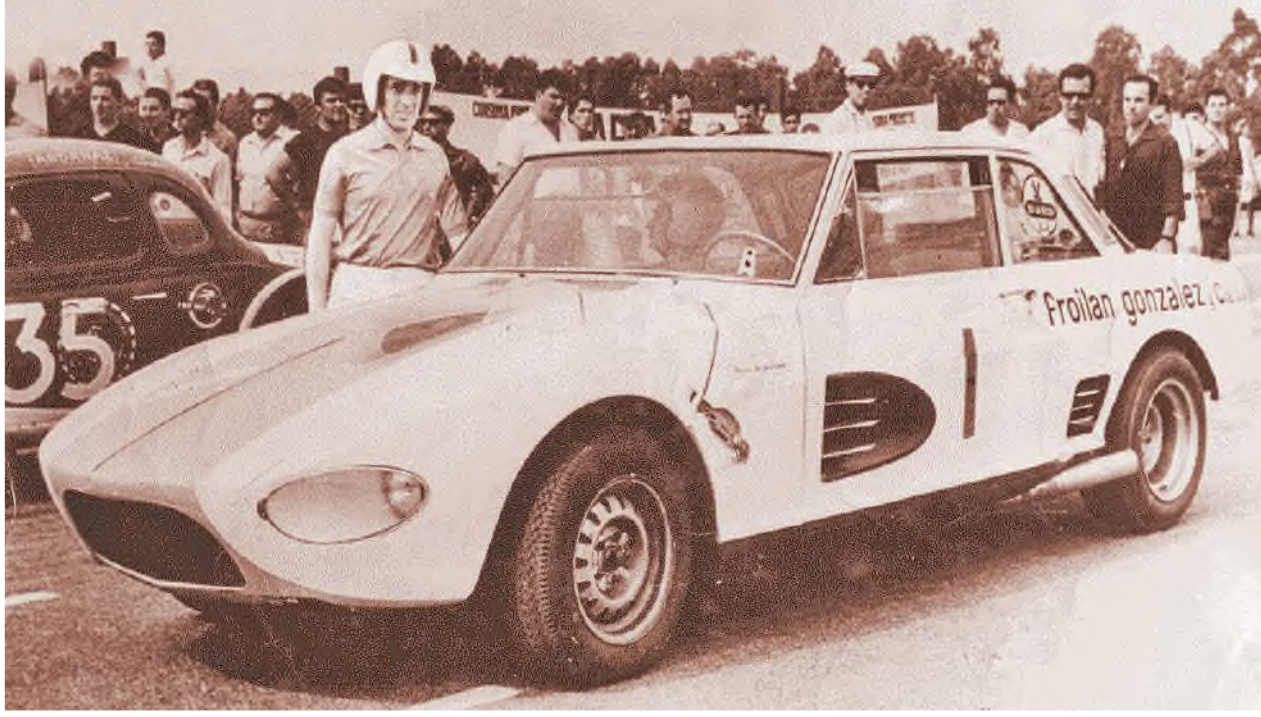
La solvencia mostrada por el Chevitú de Jorge Cupeiro para ganar en el "Coliseo" se quedó sin recompensa con la posterior exclusión. ¿La causa? Sus mecánicos demoraron más tiempo del permitido para reparar la máquina después del repechaje. En definitiva ganó Luis Rubén Di Palma, por única vez con el Dodge con motor Chevrolet.

Autódromo de Buenos Aires
09.03.1969

Una controvertida victoria logró el "Chino" Eduardo Rodríguez Canedo (Torino) después de una atractiva prueba en el circuito N° 12, ganada en la pista por Gastón Perkins. Tras un discutido pesaje (se habló de fallas en la balanza), el de Alberdi perdió todo porque su Liebre III se excedió en 27 kilos.

Cupeiro es el piloto que más veces ganó y luego fue excluido. Sucedió 3 veces y la primera de ellas se dio el 13/3/66 en Buenos Aires, cuando fue acompañado por Juan Manuel Bordeu, aquí ya en el interior del "Chevitú".

▸ Por Daniel Meissner y Luciano Paglia
▸ Fotos: Archivo Campeones



Vuelta de Chivilcoy
19.09.1971

Carlos Walter Loeffel (Dodge) fue esta vez el gran beneficiado, ya que pese a haber terminado 2° a casi un minuto de Jorge Cupeiro, se lo coronó triunfador después de que al Chevrolet del "Gallego" –dominador de punta a punta– se lo excluyera por tener la tapa de cilindros y el múltiple fuera de reglamento.

Vuelta de Santa Fe
03.10.1971

Por un pistón desintegrado en su Torino, Luis Rubén Di Palma tomó parte de la Final con el "Toro" de Darío Di Palma, su primo, sacando provecho de un vacío reglamentario que en principio no objetaba esa circunstancia. Pero tras su éxito y varios cabildeos, fue excluido y el ganador resultó César Malnatti, otro piloto de la marca.

Vuelta de 25 de Mayo
14.05.1972

Fue una fabulosa lucha entre el Ford de Nasif Estéfano y la Chevy de Carlos Marincovich, quienes llegaron al final en ese orden, delante de otros Falcon oficiales: Juan Carlos Iglesias (3°) y Héctor Luis Gradassi (4°). Todos fueron desclasificados porque sus impulsores estaban fuera de reglamento y ganó quien había arribado 5°: Carlos Loeffel (Dodge). La polémica duró varios meses.

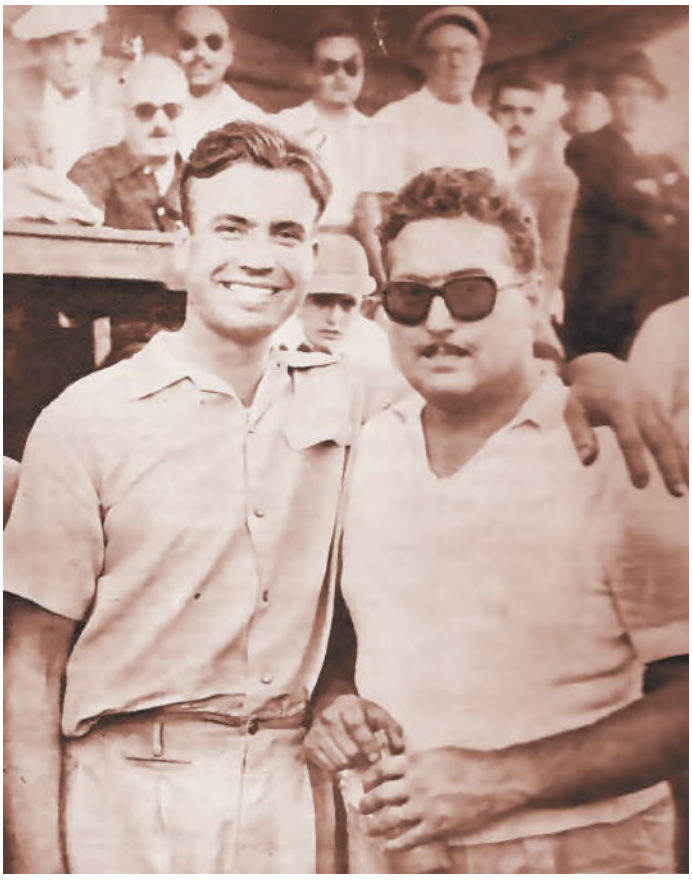
Vuelta de San Miguel del Monte
19.09.1976

Una decepción más para Cupeiro, quien le ganó un atractivo mano a mano al Chevrolet de Roberto Mouras cuando éste se pasó en una frenada. Cuatro semanas más tarde se lo "bajó" de la clasificación por el block excedido de peso y valores alterados en los cilindros; así, el "Príncipe" hilvanaba su 5ª victoria consecutiva, aunque por la demora en la confirmación, cronológicamente resultó la 6ª (el 10/10 había ganado en Olavarría).

Vuelta de Coronel Pringles
19.08.1979

El primer gran enfrentamiento de la escuadra oficial Ford con la ACTC. Había vencido Esteban Fernandino, aunque el cuestionamiento a su tapa de cilindros lo privó de

▲ "Machete" Esteban, motorista de Diego Aventin, ensaya un pedido de disculpas ante Fontana en La Plata 2006. Gracias a la exclusión del "Pumita", el ex F.1 se quedó con el triunfo y el título.



#21

EL NÚMERO

Es la cantidad de veces en las que el ganador en la pista fue excluido por razones técnicas. De ellas, sólo 5 estuvieron relacionadas exclusivamente con el chasis; el resto de las desclasificaciones (16) obedecieron a aspectos pertinentes al motor.

En desacuerdo por su desclasificación por haber "cortado" camino en la Vuelta de Santa Fe de 1955, Descotte decidió retirarse del automovilismo. Ciani, quien aquí lo acompaña, heredó aquella victoria.

"Cocho" López, Traverso y Minervino encabezan el lote en Balcarce III '95. Los 3 serían excluidos, con el "Flaco" como ganador en la pista, por el combustible. Ganó Carlos Saiz (4°), quien aquí se ubica 8º con su Falcon blanco.

celebrar en su tierra. De este modo, Francisco Espinosa (Chevrolet) tuvo su bautismo triunfal en la categoría.

Vuelta de Tandil
11.11.1979

Fernandino y Gradassi lograron el 1-2 para el "Óvalo", pero otra vez el block y la tapa de cilindros de ambos Falcon fueron objetados, dejando la gloria en poder de Antonio Aventin (Dodge). A raíz de esto, José Miguel Herceg retiró su equipo del TC y al día siguiente, Gradassi abandonó el automovilismo.

Santa Teresita
21.02.1988

Por anomalías en la tapa de cilindros, el campeón Oscar Castellano (Dodge) perdía todos los puntos en el arranque del campeonato pese a haberse impuesto en la ruta costera. La desclasificación del "Pincho" se conoció apenas 5 días antes de la segunda fecha, y derivó en el triunfo del Chevrolet de Roberto Mouras.

Autódromo de Buenos Aires
28.08.1988

Los Ford de Fernandino y "Tito" Bessone pelearon por el triunfo hasta la vuelta final, en la que el "Chango" pudo meter su auto y llegar a la meta antes que el porteño. Desafortunadamente para él, se quedó sin nada tras la técnica, cuando las medidas de los difusores arrojaron una décima de milímetro más de lo permitido.

Autódromo de Buenos Aires
05.12.1993

Oscar Aventin manejó a voluntad la Final con su Falcon, mientras Vicente Pernía (Ford) se aseguró el 2º lugar cuando se despistó la Chevy de Emilio Satriano en el curvón Salotto. Después se comprobó que el auto del "Puma" estaba 5 kilos por debajo del peso mínimo y con su exclusión, la victoria quedó para el tandilense.

Autódromo de Balcarce
01.10.1995

Lo que parecía una fiesta de Chevrolet se desvaneció abruptamente al conocerse el análisis de la nafta de los tres primeros, todos pilotos de esa marca. Había vencido Juan María Traverso, por delante de Luis Minervino y de "Cocho" López; al detectarse las adulteraciones, se declaró ganador al Ford de Carlos Saiz, quien había llegado 4°.

Autódromo de La Plata
26.03.2000

Con tres "poles" en las primeras 4 fechas del año, Guillermo Ortelli volvía a ser el candidato a ese triunfo que se le negaba. Y aunque esta vez sí llegó adelante de todos a la bandera a cuadros, la trocha de su Chevy estaba excedida en 14 mm, lo que sentenció la victoria del Dodge de "Tito" Bessone.

Autódromo de Río Cuarto
14.09.2003

Norberto Fontana (Dodge) marchaba rumbo a su primer éxito en TC hasta que en el giro final apareció Patricio Di Palma (Torino) para disputarle el lugar y el ex F.1 lo tocó, sacándolo de la pista. Un recargo de 15 segundos al "Gigante" tras el banderazo, posibilitó la victoria del Ford de Omar Martínez.

Autódromo de La Plata
20.03.2005

Fue la última gran demostración de Juan María Traverso (Torino) al imponerse sin atenuantes en el asfalto húmedo del "Mouras". Sin embargo, las bielas del motor Cherokee no dieron el peso mínimo reglamentario y fue excluido una semana después. Así, Mariano Altuna (Chevrolet) alcanzó su primer triunfo en TC.

Autódromo de Paraná
28.08.2005

Fontana había sido el dominador de la jornada dominical tras vencer en su parcial y en la final sobre Omar Martínez. Pero un par de horas después de haber festejado lo que hubiera sido su 4° halago, resultó desclasificado porque la compresión del Dodge no era la estipu-

▲ El “Pato” Di Palma en pleno trompo tras el toque con Fontana en la últilma vuelta de la Final de Río Cuarto 2003. El “Gigante” festejó en el podio pero fue recargado con 15 segundos y quedó 7°, detrás de su coterráneo y amigo. Y ganó el “Gurí”.

▲ Este toque a “Pope” Bonelli privó a Trucco de la victoria en Olavarría 2015. El de Tres Algarrobos fue excluido luego de la carrera y Rossi se llevó el triunfo tras partir 41°.

lada por el reglamento, algo que se constató en la semana posterior, ya que el ex F.1 apeló.

Autódromo de La Plata
19.11.2006

La revancha en este tipo de situaciones para Fontana llegaría poco más de un año después, tras batallar por la carrera y por el título con Diego Aventin (Ford). El “Pumita” fue excluido tras detectarse anomalías en las medidas de dos de los tres aros de uno de los 6 pistones del motor Ford del Lincoln Sport Group. Así, el arrecifeño le dio a Dodge un nuevo campeonato.

Autódromo de Paraná
01.06.2008

Esta vez, la desazón fue para el “Gurí”, quien sufrió una situación inversa a la de 2005. Tras ganar en la pista, el “Gurí” no superó la técnica porque la compresión de su impulsor no era la reglamentaria. Así, Eduardo Ramos (Ford) volvía al éxito tras 9 años de sequía.

Autódromo de Olavarría
15.11.2009

Luego de alcanzar sus primeros lauros con Dodge, José Ciantini (Chevrolet) buscaba cristalizar el sueño de ganar con la marca de sus amores. Aquella ilusión se esfumó cuando la compresión excedió los límites permitidos. Altuna –su compañero de equipo– se llevó su 4ª conquista, la 2ª tras una revisión técnica.

Autódromo de Buenos Aires
29.05.2011

Gabriel Ponce de León fue excluido al descubrirse que en su Falcon el lastre estaba ubicado debajo del tanque de combustible y no debajo de la teórica butaca del acompañante. Entonces, Ortelli logró su único triunfo del año, el que le permitiría alzarse con el título aún sin haber liderado una sola vuelta en el certamen.

Autódromo de Toay
05.04.2015

Una arriesgada salida de boxes de Rossi, que perjudicó a Matías Rodríguez, le valió un recargo de 5 segundos al “Misil”, cuyo triunfo en la pista no bastó para descontar lo que necesitaba. Gracias a un certero sobrepaso a Ortelli en el último giro, Altuna se erigió en el ganador y el “Misil” resultó 3º.

Autódromo de Olavarría
23.08.2015

Juan Martín Trucco festejó en el podio lo que hubiera sido su 1ª victoria en TC, pero fue excluido por un toque a Próspero Bonelli. Rossi, quien se repuso de la mala pasada que le jugo el sorteo de la grilla, heredó el triunfo luego de largar 41° y anteúltimo, merced a una actuación digna de sus pergaminos.

Autódromo de Río Hondo
10.06.2018

En la tercera ronda, mientras batallaban por el puesto 10°, Juan Manuel Silva se rozó con Nicolás Pezzucchi. Una hora después el “Pato” cruzó la meta en primer lugar pero luego fue excluido por aquel incidente. Moriatis resultó el gran beneficiado al adjudicarse el “Desafío de las Estrellas”.

Autódromo de El Villicum
25.08.2019

En su única aparición del pasado certamen, Julián Santero se impuso con el Ford de Moriatis pero su equipo lo hizo detener en una vuelta que no le correspondía para el cambio obligatorio de neumático y por ello fue recargado (quedó 21º). De esa manera, y sin haber liderado nunca, Jonatan Castellano (Dodge) se hizo acreedor de la prueba sanjuanina.

Autódromo de Viedma
16.02.2020

Mariano Werner (Ford) había sido el amplio dominador en Río Negro, pero tras la revisión técnica fue desclasificado debido a que se constató que el carburador no cumplía con el reglamento. El triunfo fue para Facundo Ardusso y su Torino.<

2ª fecha del Campeonato Argentino 2020
Autódromo "Roberto Mouras" de La Plata, provincia de Buenos Aires

"Chapeau

Una maniobra "para sacarse el sombrero" le permitió a Facundo Chapur alcanzar su primer triunfo en la categoría en una Final muy cambiante, que tuvo cuatro líderes. El retornado Christian Ramos culminó 2° y Matías Canapino completó el podio multimarca.

Fecha: 28 de febrero al 1° de marzo
Autódromo: "Roberto Mouras"
Extensión: 4.265 metros
Ciudad: La Plata
Provincia: Buenos Aires
Participantes: 35

CLASIFICACIÓN

1° Marcos Castro (Ford) en 1m29s497 a 171,559 km/h. **Clasificaron:** 35 autos.

PRIMERA SERIE - 5 VUELTAS

1° Iván Ramos (Torino) en 7m46s401 a 164,601 km/h. **Corrieron:** 18 autos.

SEGUNDA SERIE - 5 VUELTAS

1° Matías Frano (Ford) en 7m43s604 a 166,778 km/h. **Corrieron:** 16 autos.

COMPETENCIA FINAL - 18 VUELTAS

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO/DIF.
1°	Facundo Chapur	Ford	31m58s755
2°	Iván Ramos	Torino	a 1s446
3°	Matías Canapino	Chevrolet	a 1s817
4°	Juan Manuel Tomasello	Chevrolet	a 3s825
5°	Gastón Lo Valvo	Torino	a 4s822
6°	Matías Frano	Ford	a 7s385
7°	Gregorio Conta	Chevrolet	a 9s537
8°	Nicolás Ghirardi	Chevrolet	a 9s698
9°	Fernando Iglesias	Chevrolet	a 9s913
10°	Enzo Pieraligi	Chevrolet	a 10s601

Promedio del ganador: 144,037 km/h. **Récord de vuelta:** M. Frano (Ford) en 1m32s980 a 165,132 km/h en la vuelta 2.
Largaron/llegaron: 34/23.

CAMPEONATO - DISPUTADAS 2 DE 16 FECHAS

POS.	PILOTO	MARCA	PTS./DIF.	VICT.
1°	Juan Manuel Tomasello	Chevrolet	60,5	1
2°	Matías Canapino	Chevrolet	a 14,5	-
3°	Facundo Chapur	Ford	a 15,5	1
4°	Matías Frano	Ford	a 18	-
5°	Iván Ramos	Torino	a 18,5	-

Suman puntos en total: 35 pilotos.
Próxima fecha: 20 al 22 de marzo en La Plata, provincia de Buenos Aires.

En un fin de semana de intenso calor, el TC Mouras disputó su 2ª reunión puntuable de la temporada con la presencia de 35 protagonistas y la aparición de un ganador primerizo. Pero mejor, vamos por partes.

En el mediodía del sábado, la clasificación mostró como el más veloz a **Marcos Castro Serrano** sobre el Ford del Azul Sport Team seguido ahí nomás por **Otto Fritzler** (Ford). **Christian Iván Ramos**, que retornó a la categoría sobre el Torino del Trotta Racing Team, se ubicaba 3° en tanto que **Matías Frano** (Ford) era 4° y el primer vencedor del año, **Juan Manuel Tomasello**, se colocaba 5° con el mejor Chevrolet. Por otra parte, **Ian Reutemann** se acomodaba 11° con la Dodge del Galarza Racing, siendo el mejor exponente de la marca.

Esa misma tarde se disputaron las dos series con dominio en la 1ª manga del "poleman" hasta que un problema en la selectora lo terminó retrasando. Esto favoreció a Ramos, quien sobre el "Toro" Campeón se encaminó a su 1er éxito en ocho series disputadas. Tomasello también aprovechó el retrasó de Castro Serrano para concluir 2° manteniendo controlados los ataques de **Sebastián Salse** y de **Maximiliano Vivot**, ambos con Chevrolet, mientras que Reutemann clausuró las cinco primeras colocaciones.

La 2ª batería también trajo novedades ya que tras la victoria en la pista de Fritzler, un exceso de velocidad en la partida le valió un recargo de cuatro puestos y así descendió a la 5ª posición. Entonces Frano heredó el triunfo con el Ford del Quilmes Plas (1er festejo parcial para el de Villa Madero), mientras que **Lucas Granja** (Chevrolet) concluyó 2°, **Agustín Martínez**, 3°, y **Facundo Chapur, de buen avance, cerró el cuarteto de punta tras mover 5°** (los dos últimos, hombres del "Óvalo").

Al otro día, en un domingo con temperatura muy alta, Frano dominó las acciones en la primera parte de la Final y con un andar firme se escapó en la punta, observándose lo mejor detrás de él con el duelo entre Ramos y Granja. En una carrera bastante entretenida del 4° lugar para atrás, lo más entretenido llegó a poco de la cuadriculada, pues

▸ Por Julio Merola
▸ Fotos: PrensaPro y Prensa ACTC

▸ Chapur celebra en lo más alto, escoltado por Ramos y Canapino (vestido de negro). El cordobés, que cuenta con asesoramiento técnico de Adrián Fernández y con motorización de Martín Costanzo, marcha 3° en el certamen detrás de Tomasello y del arrecifeño.

◂ Chapur cruza la meta vencedor en La Plata, donde obtuvo su 2° podio en cinco carreras en el TC Mouras (había sido 3° el 15/12/19 en el mismo escenario). De la mano de "Metralleta", el A&P Competición consiguió su 1ª victoria en la categoría.

una mancha de aceite en la curva del molino provocó varios despistes, entre ellos el del entonces líder. Tras la reanudación por la aparición del auto de seguridad, Granja, que había heredado la punta, abandonó por problemas de temperatura y fue Ramos quien se hizo de la vanguardia. Sin embargo, a poco del banderazo, **Chapur, que hostigaba permanentemente al bonaerense, hizo una estupenda maniobra en la cabecera y tomó la delantera** para encaminarse a su 1er éxito en cinco participaciones sobre el Ford del **A&P Competición**.

"Estoy contento de poder estar acá en el podio, pese a que ***la victoria llegó un poquito más tarde de lo que pretendíamos****. Cada vez me voy sintiendo mejor con el auto y eso es positivo pensando en lo que viene"*, manifestó el cordobés, que añadió: *"****Martín Ponte*** *me avisó rápido por la radio que había aceite en la curva 2 y pude tomar el recaudo necesario para no despistarme. Después,* ***Ramos venía manejando muy bien y yo estaba atento por si él cometía algún error. Y así sucedió****"*.

El marplatense, de excelente regreso, debió conformarse con el 2° puesto, su mejor resultado en la 3ª división del TC, mientras que **Matías Canapino** (Chevrolet del Cordich Competición) también redondeó un estupendo trabajo, siendo 3°, en el primer ascenso a la grada para el arrecifeño en diez presencias en el TCM. Tomasello logró arribar 4° tras mucho batallar para seguir al tope del Campeonato, mientras que **Gastón Lo Valvo** (Torino), en buena actuación, terminó de darle forma al quinteto inicial y Frano, tras el paso por los boxes, trepó hasta cruzar 6° la meta.<

El sabor de la primera vez

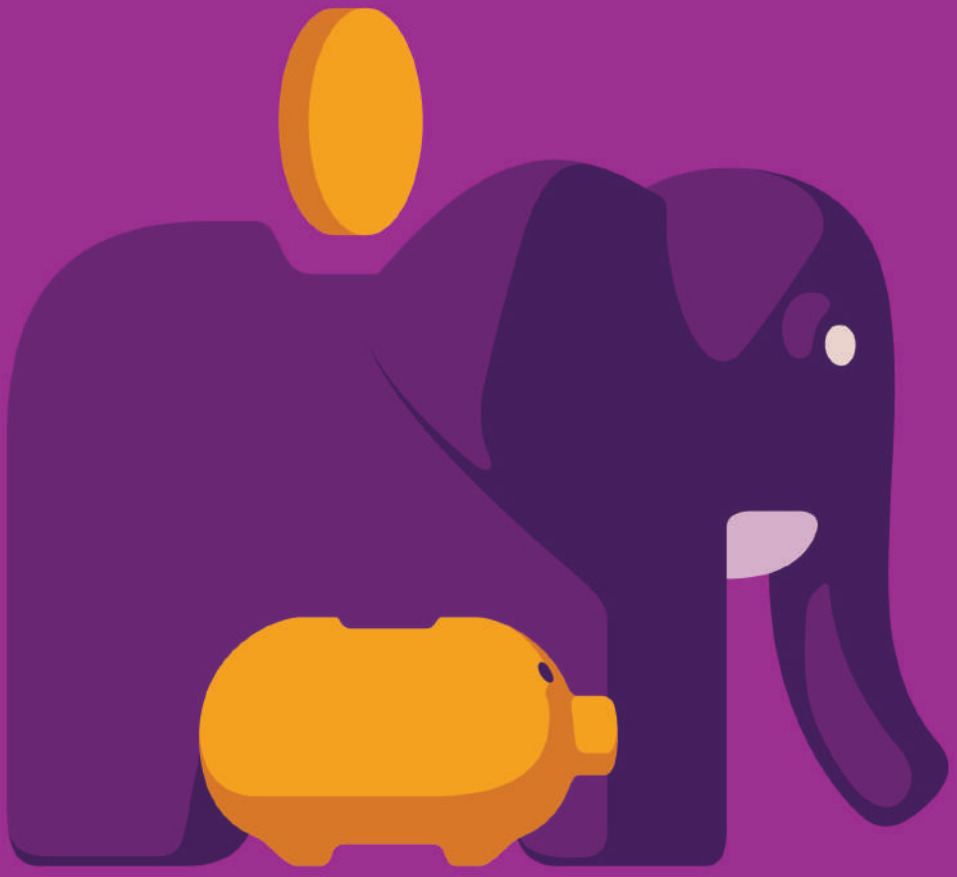
Marcos Quijada impuso condiciones en cada actividad del TC Pista Mouras y se adjudicó su 1ª "pole", su 2ª serie y su 1er triunfo en Finales en apenas dos presentaciones con la Dodge que alista el **Dole Racing**. **Eduardo Bracco** pudo cerrar otro buen fin de semana y terminó 2° logrando su 1er podio en 86 participaciones, mientras que el podio íntegro para la marca de la pentaestrella (no sucedía desde fines de 2011) lo completó **Tomás González**.<

▴ La prolija Dodge de Quijada, el pibe de 17 años proveniente del karting y la Fórmula Metropolitana que logró su debut triunfal en el TCPM y es puntero del torneo.

Llegamos para hacer del futuro algo previsible.

Llegó Prevención Retiro de Sancor Seguros.
Con seguros de retiro que se adaptan a vos,
y a lo que querés hacer en el futuro.

¡Entrá en prevencionretiro.com.ar y conocenos!



Prevención Retiro

de SANCOR SEGUROS

PARA MÁS INFORMACIÓN:
Comunicate con tu Productor Asesor de Seguros o llamá al 0800 444 1104.

Nº de inscripción en SSN 0930 | Atención al asegurado 0800-666-8400 | Organismo de control | www.argentina.gob.ar/ssn | SSN SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

Apertura del Campeonato Argentino 2020
Rally de Toledo, provincia de Córdoba

Por Virginia S. Meyer - Foto: Prensa Rally Argentino

Coyote del llano

Villagra impuso condiciones en el arranque de la temporada, que marca los festejos por los 40 años del Rally Argentino.

Apertura de año victoriosa para Federico Villagra en Toledo. D'Agostini le planteó batalla pero no logró doblegarlo.

Fecha: 28 de febrero al 1 de marzo
Epicentro: Toledo
Provincia: Córdoba
Pruebas Especiales: 136,87 Kms
Enlaces: 215,30 Kms
Recorrido Total: 352,17 Kms

CLASIFICACIÓN FINAL

POS.	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO/DIF.
1°	Federico Villagra - Virginia Klus	Ford Fiesta MR	1° RC2	1h17m09s8
2°	Augusto D'Agostini - Juan Pablo Carrera	VW Polo MR	2° RC2	a 10s0
3°	Miguel Baldoni - Gustavo Franchello	Chevrolet Ágile MR	3° RC2	a 1m21s8
4°	Marcos Ligato - Rubén García	Chevrolet Ágile MR	4° RC2	a 1m25s9
5°	Rodrigo Zeballos - Luis Allende	Peugeot 208 MR	5° RC2	a 1m44s0
13°	Ricardo Daparte - Emanuel Rozados	VW Gol JR	1° RC3	a 10m52s6
18°	Damián Ibarra - Fernando Acosta	Ford Fiesta	1° RC5	a 17m18s6
18°	Antonio Prevedello - Leonardo Londero	Mitsubishi Lancer Evo X	1° RC2N	a 17m35s4
20°	Damián Idañez - Matías Cardano	Ford Fiesta	1° RC5	a 20m01s2

Promedio: 104,70 km/h. **Largaron/ llegaron:** 41/24.

GANADORES DE PRUEBAS ESPECIALES

F. Villagra (5), M. Scuncio (4), G. Padilla (2), A D'Agostini (1) y Ligato (1).

GANADORES DE ETAPAS

F. Villagra (2)

CAMPEONATO RC2 – DISPUTADAS 9 DE 10 FECHAS

POS.	PILOTO	MARCA	PROCEDENCIA	PTS./DIF.
1°	Federico Villagra	Ford Fiesta MR	Córdoba	59
2°	Augusto D'Agostini	VW Polo MR	Catamarca	a 15
3°	Miguel Baldoni	Chevrolet Agile MR	San Luis	a 23

RESTANTES CAMPEONATOS – DISPUTADAS 1 DE 10 FECHAS

Copa Pirelli: 1º L. Machado/ Peugeot 208 MR /56 puntos; 2º F. Álvarez Castellano / Ford Fiesta MR/ a 12; 3° G. Pasten/ VW Polo MR/ a 34.

Clase RC3: 1º R. Daparte/ VW Gol JR /56 puntos; 2º P. Soria/ Ford Ka JR/ a 9; 3° V. Ballay/ Toyota Etios JR/ a 16.

Clase Senior: 1º A. Prevedello/ Mitsubishi Lancer Evo X /59 puntos; 2º F. Álvarez Castellano / Ford Fiesta MR/ a 13; 3° J. Soria/ VW Gol JR/ a 22.

Clase RC5: 1º D. Ibarra/ Ford Fiesta /54 puntos; 2º M. Maisonnave/ Ford Fiesta/ a 10; 3° Nicolás González/ Ford Fiesta/ a 11.

Próxima fecha: a determinar

El llano cordobés representó el primer capítulo del nuevo ejercicio del Campeonato Argentino de Rally. Con Toledo como epicentro, con un intenso calor, con mucha tierra en suspensión y recorridos veloces, fue **Federico Villagra** quien marcó el ritmo desde el comienzo para quedarse con la primera etapa, tras un duelo a la décima con **Augusto D'Agostini** (VW Polo MR). Desde allí, el catamarqueño fue el único que pudo inquietarlo pero tuvo que conformarse con la segunda posición, en un gran resultado para él, tanto dentro de la clasificación general, como dentro de la RC2. que en esta prueba tuvo autos Maxi Rally y el Hyundai i20 R5 de **Martín Scuncio** (fue 6°).

Por su parte, el cordobés sigue sobre un Ford Fiesta MR de su equipo, el VRS Rally Team, pero ahora tiene a **Virginia Klus**, la hija de Gerardo, piloto y propietario del Pro Rally, como su navegante. "*Demostramos que estamos bien, que somos fuertes y que continuamos teniendo un buen auto como el que terminó corriendo el año pasado. Empezar así la temporada es muy bueno, sobre todo por el cambio de tener ahora a Virginia en la butaca derecha*", indicó el "Coyote", que no arrancaba ganando una temporada desde 2016.

Detrás de Villagra y D'Agostini, el Campeón **Miguel Baldoni** completó el podio por delante su compañero **Marcos Ligato** (ambos con Chevrolet Agile MR) y el uruguayo **Rodrigo Zeballos** (Peugeot 208 MR).<

› Machado sigue de racha

Dentro de los Maxi Rally, hay un apartado especial para la Copa Pirelli, que es para los autos que tienen una brida más chica en sus motores, reemplazando la diferenciación entre impulsores turbo y aspirados. Allí, fue el Campeón de la Junior **Lucas Machado** el que se impuso con su Peugeot 208 MR navegado por **Matías Aranguren** con la asistencia del Boaglio Competición. Completó los arribos **Fernando Álvarez** (Ford Fiesta MR).

› Por una manguera

Cuando parecía que Paulo Soria se iba a quedar con el triunfo en la Junior, perdió más de 4 minutos en el último tramo por una falla en su Ford Ka Jr por una manguera de combustible que se desconectó. Así, la victoria quedó para **Ricardo y Tomás Daparte**, tío y sobrino que sobre un VW Gol Jr heredaron el primer puesto. El entrerriano pudo conservar el segundo lugar porque se le asignó un tiempo al ser régimen de Súper Especial, por apenas 0s8 delante de **Victorio Ballay** (Toyota Etios Jr).

› Debut triunfal

El cordobés **Damián Ibarra** ganó por primera vez dentro del Campeonato Argentino de Rally en la clase RC5 con su Ford Fiesta navegado por **Fernando Acosta.** Con una gran remontada, Martín Maisonnave terminó segundo delante de Nicolás González por sólo 2s5 (ambos con Fiesta).

› Por partida doble

Antonio Prevedello se quedó con la victoria en la Copa Senior. El catamarqueño navegado por **Vicente Andreatta** con un Mitsubishi Lancer Evo X del Quattrocchio Rally Team fue el ganador en solitario de la RC2N, que al haber tenido menos de tres autos (el otro fue **Matías Nazareno** que abandonó), fue clasificado dentro de la RC2.<

Apertura del 38º Campeonato Argentino de la Clase 2
Autódromo "Ezequiel Crisol" de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires

Contra lo imposible

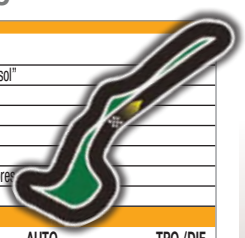
Gastón Iansa llegó a Bahía Blanca sin girar en las pruebas colectivas, hizo la "pole" en un circuito que desconocía y logró la victoria al aprovechar el error de un rival en el comienzo. Lo escoltaron el subcampeón 2019, Agustín Herrera, e Ignacio Procacitto.

Fin de semana de película para **Gastón Iansa** (Ford Fiesta Kinetic), en el que la planificación contrarreloj llevada a cabo por el equipo de **Diego Gay** pareció emular a la vieja escuela de Carroll Shelby y a sus GT40 ganadores en Le Mans, para darle la victoria al piloto de San Vicente en la presentación de la Clase 2 en Bahía Blanca. El podio lo completaron **Agustín Herrera** (Toyota Etios) e **Ignacio Procacitto** (VW Gol Trend).

¿Por qué contrarreloj? Porque para el "Misil" la actividad comenzó de menos a más, aunque pudo hermanarse antes que nadie con el auto y con el circuito pese a que **fue el único de la división menor en no girar durante las pruebas colectivas del jueves**. Con la reinauguración de Bahía Blanca, tras poco más de nueve años de ausencia en el calendario (el anterior paso del TN por allí había sido el 12/12/10), estaban casi todos los protagonistas en igualdad de condiciones, ya que el único piloto de la C2 que había corrido en la categoría en Aldea Romana había sido el retornado local **Leandro Vallasciani** (Gol Trend).

La desventaja inicial frente al resto fue rápidamente pulida por Iansa, quien manifestó que habían considerado *"no girar el jueves con el equipo, principalmente por motivos económicos. Por eso el primer desafío del fin de semana consistió en lograr que no sea una desventaja el no haber probado antes"*. Ante ese panorama, y con sólo tres vueltas de instalación para poner a punto el auto en una condición de pista lejos de la ideal (producto de la tierra y de las terminaciones "de apuro" en el "Ezequiel Crisol"), Gastón igual fue evolucionando en las tandas clasificatorias. Así, luego de ubicarse 7° en la sesión del viernes, liderada por **Emanuel Abdala** (Etios), el joven piloto del **DG Competición** aprovechó el mejor estado del asfalto durante el sábado para bajar los regis-

▸ De izquierda a derecha, Herrera, Iansa y Procacitto, de festejo en el 1er podio (multimarca) del año. En Aldea Romana, Ford venció por 4ª vez en las últimas 13 fechas (en ese lapso, Renault y Toyota ganaron en 3 oportunidades; Fiat, en 2; y Nissan en una ocasión).



Fecha: 21 al 23 de febrero
Autódromo: "Ezequiel Crisol"
Extensión: 3.000 metros
Ciudad: Bahía Blanca
Provincia: Buenos Aires
Espectáculo: 8
Público: 25.000 espectadores
Participantes: 40

CLASIFICACIÓN

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Gastón Iansa	Ford Fiesta Kinetic	1m18s672

Promedio: 137,279 km/h. **Clasificaron:** 39 autos.

1ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Gastón Iansa	Ford Fiesta Kinetic	8m07s972

Promedio: 132,795 km/h. **Corrieron:** 14 autos.

2ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Emanuel Abdala	Toyota Etios	8m08s562

Promedio: 132,654 km/h. **Corrieron:** 12 autos.

3ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Alejo Borgiani	Volkswagen Gol Trend	8m05s913

Promedio: 133,357 km/h. **Corrieron:** 13 autos.

COMPETENCIA FINAL - 20 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO (LASTRE)	TPO./DIF.
1°	Gastón Iansa	Ford Fiesta Kinetic	31m54s341
2°	Agustín Herrera	Toyota Etios	a 0s498
3°	Ignacio Procacitto	Volkswagen Gol Trend	a 2s664
4°	Marcos Fernández	Nissan March	a 4s849
5°	Emanuel Abdala	Toyota Etios	a 5s376
6°	Gonzalo Antolín	Renault Clio	a 6s892
7°	Lucas Tedeschi	Toyota Etios	a 7s126
8°	Nicolás Posco	Ford Fiesta Kinetic	a 7s865
9°	Miguel Ciaurro	Volkswagen Gol Trend	a 9s291
10°	Yamil Apud	Renault Clio	a 17s160

Promedio del ganador: 112,883 km/h. **Récord de vuelta:** L. Tedeschi (Toyota Etios) en 1m19s884 a 135,196 km/h en la vuelta 17. **Largaron/llegaron:** 39/25. **Nota:** A. Borgiani (iba 1° y terminó 18°) fue recargado con un pase y siga por boxes por falsa largada.

CAMPEONATO - DISPUTADA 1 DE 12 FECHAS

POS.	PILOTO	AUTO (LASTRE)	PTS./DIF.
1°	Gastón Iansa	Ford Fiesta Kinetic (25)	43
2°	Agustín Herrera	Toyota Etios (20)	a 8
3°	Ignacio Procacitto	Volkswagen Gol Trend (15)	a 11
4°	Emanuel Abdala	Toyota Etios (5)	a 14
5°	Marcos Fernández	Nissan March (10)	a 15

Suman puntos en total: 29 pilotos.
Próxima fecha: 13 al 15 de marzo en Villa Mercedes, provincia de San Luis.
Ultimo ganador: Agustín Herrera (Renault Clio) el 24 de febrero de 2019.

▸ **Por Esteban Nieto**
▸ **Informe: Andrés Galasso**
▸ **Fotos: AIF**

mucho más limpia y con menos incidentes que la de la división mayor, en un ambiente en el que **la tierra y el incremento de las ráfagas de viento convirtieron al autódromo en una verdadera postal del "Far West"**. Así, como en manada, el "trencito" de la división menor liderado por Borgiani, Iansa, Herrera, Procacitto y Abdala se despegó de los demás ya con apenas medio circuito, una cuestión lógica, pues habían sido los más rápidos en la actividad del viernes y el sábado.

Sin embargo, a partir del 5° giro comenzarían las incidencias: primero fue un despiste del debutante **Gastón Cabrera**, a bordo del Nissan March del MG-C Pergamino Competición, que motivó el ingreso del auto de seguridad. Inmediatamente después del relanzamiento, llegaría la sanción que cambiaría el rumbo de la carrera: un pase y siga para Borgiani por adelantamiento en la largada. **El golpe de efecto que originó la penalización para el oriundo de Casilda, que le hizo perder toda chance, centró la lucha por el liderazgo entre Iansa y Herrera**, quienes le pudieron hacer una luz a Procacitto. Mientras que detrás, la contienda era entre **Lucas Tedeschi** (Etios), Vallasciani y **Miguel Ciaurro** (Gol Trend).

A siete rondas de la cuadriculada, el duelo pasó a ser sin respiro entre el líder y el "Chapulín", que buscaba repetir la victoria que había logrado en el inicio del Campeonato 2019 y que a la postre lo tuvo como subcampeón de Ever Franetovich, otro de los ausentes de peso en la apertura del presente certamen. Ya en las últimas vueltas, **los impecables radios de giro del "Misil" en una pista con pocos sectores limpios terminaron por desactivar los intentos del olavarriense**, que se tuvo que conformar con ser escolta (a partir de La Pedrera, el "Pela" representará al Tito Bessone Carrera Toyota Racing sobre un Etios).

"Con Herrera atrás, las carreras son difíciles. Sabía que únicamente podría pasarme si me equivocaba, pero yo estaba muy concentrado y no quería perderme el triunfo", manifestó Iansa, que tuvo en el ritmo demoledor de su Fiesta Kinetic a un gran actor protagónico, y que se benefició con la notable dirección de su equipo, que acertó la estrategia. El "Misil" fue el chico de la película en el primer capítulo de la C2, un rodaje de autos de competición que mostró, por las condiciones en que fue presentado el circuito, un paisaje bien al estilo "western".<

tros y así quedarse con la "pole".

Ese día por la tarde, las series se desarrollaron sin neutralizaciones, con apenas cinco segundos de diferencia entre las tres mangas. Prevaleció **Alejo Borgiani** (Gol Trend) en la más rápida, lo que le valió partir desde la posición de privilegio en la Final, mientras que Iansa y Abdala se impusieron en las restantes baterías, algo que se constituyó en toda una novedad reglamentaria (hubo tres selectivas porque el parque automotor superó las 40 máquinas).

Como ocurrió en varios domingos de 2019, la largada de la competencia definitiva de la clase menor se mostró

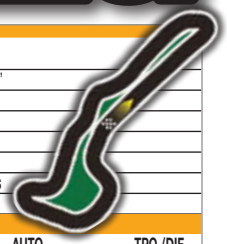
#9
EL NÚMERO

Es la cantidad de pilotos debutantes que hubo en Bahía Blanca. Ellos fueron: Miguel Otero, Franco De Benedictis, Nicolás Montanari, Gonzalo Antolín, Mateo Núñez, Renzo Cerretti, Gastón Cabrera, Fabricio Benítez y José Ignacio Bailone. Por otra parte, en el sur bonaerense la clase menor estrenó dos modelos: el Fiat Argo y el Renault Kwid.

Iansa cuida el liderazgo en el "sinuoso", delante de Herrera y Procacitto, mientras por el sector interno de la pista se va levantando tierra. En Bahía Blanca, el "Misil" logró su 2ª victoria en 28 presencias en la Clase 2 (antes, había vencido el 12/5/19 en Neuquén).

Apertura del 38º Campeonato Argentino de la Clase 3
Autódromo "Ezequiel Crisol" de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires

La guerra del



Fecha: 22 y 23 de febrero
Autódromo: "Ezequiel Crisol"
Extensión: 3.000 metros
Ciudad: Bahía Blanca
Provincia: Buenos Aires
Espectáculo: 8
Público: 25.000 espectadores
Participantes: 39

CLASIFICACIÓN

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Julián Santero	Toyota Corolla	1m17s569

Promedio: 139,291 km/h. **Clasificaron:** 37 autos.

1ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Julián Santero	Toyota Corolla	7m57s723

Promedio: 135,643 km/h. **Corrieron:** 12 autos.

2ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Juan Pipkin	Toyota Corolla	8m00s615

Promedio: 134,827 km/h. **Corrieron:** 13 autos.

3ª SERIE - 6 VUELTAS

POS.	PILOTO	AUTO	TPO./DIF.
1°	Matías Muñoz Marchesi	Ford Focus III 4p	8m00s379

Promedio: 134,893 km/h. **Corrieron:** 13 autos.

COMPETENCIA FINAL - 22 VUELTAS*

POS.	PILOTO	AUTO (LASTRE)	TPO./DIF.
1°	Julián Santero	Toyota Corolla	31m32s661
2°	José Manuel Urcera	Honda All New Civic	a 0s471
3°	Leonel Pernía	Volkswagen Vento	a 11s788
4°	Santiago Mallo	Citroën C4 Lounge	a 13s616
5°	Mariano Werner	Citroën C4 Lounge	a 20s884
6°	Carlos Okulovich	Honda All New Civic	a 26s604
7°	Antonino García	Ford Focus III 4p	a 28s749
8°	Alfonso Domenech	Toyota Corolla	a 29s255
9°	Mauricio Lambiris	Fiat Tipo	a 33s041
10°	Joel Gassmann	Chevrolet Cruze	a 34s845

Promedio del ganador: 125,538 km/h. **Récord de vuelta:** F. Chapur (Ford Focus III 4p) en 1m18s632 a 137,349 km/h en la vuelta 6.
Largaron/llegaron: 37/22. **Nota:** (*) Pactada originalmente a 24 vueltas, recortada por dos largadas demoradas.

CAMPEONATO - DISPUTADA 1 DE 12 FECHAS

POS.	PILOTO	AUTO (LASTRE)	PTS./DIF.
1°	Julián Santero	Toyota Corolla (30)	42
2°	José Manuel Urcera	Honda All New Civic (25)	a 8
3°	Leonel Pernía	Volkswagen Vento (20)	a 12
4°	Santiago Mallo	Citroën C4 Lounge (15)	a 13
5°	Mariano Werner	Citroën C4 Lounge (10)	a 17

Suman puntos en total: 29 pilotos.
Próxima fecha: 14 y 15 de marzo en Villa Mercedes, provincia de San Luis.
Último ganador: Fabricio Pezzini (Toyota Corolla) el 24 de febrero de 2019.

En la 1ª vez de un Corolla con apoyo oficial de Toyota, al mando de Julián Santero, el mendocino se impuso en brava lucha en escenario casi rallístico sobre el Honda All New Civic del Campeón José Manuel Urcera. Sólido avance de Leonel Pernía (VW), que completó el podio.

▲ **En 1ª marcha, Santero toma la 1ª curva seguido por Chapur (se ve la trompa del Ford), Urcera (fuera de cuadro) y Pernía. Pese a que el Corolla cuenta con 2 mm menos en la arandela restrictora de admisión respecto de 2019, Toyota logró su 2ª victoria consecutiva (Domenech venció en San Nicolás en la clausura del año pasado).**

Lo empezó a construir **Ulises Armellini**, pasó por las manos de **Gabriel Rodríguez** y terminó de alistarlo **Pablo Arana** para que **Ernesto Bessone** lo estrenara en mayo de 2017 en Concordia, por supuesto, en la clase mayor del TN. Casi tres años después, ya con el experimentado porteño devenido director general del **Tito Bessone Carrera Toyota Racing**, equipo que con mano de obra del **GR Competición** comenzó 2020 alistando dos Corolla privados (para **Fabricio Pezzini** y **Sebastián Gómez**) pero además uno que representa al **Toyota Gazoo Racing Argentina**, aquel vehículo que hizo debutar "Tito" hace algunas temporadas pasó ahora a manos del talentoso **Julián Emmanuel Santero**, primer piloto que recibe apoyo oficial de la casa japonesa en la división más grande de la categoría. La máquina, reformada durante el verano por el propio Rodríguez y que cuenta con algunos de los conceptos que tendrá el nuevo coche (hará su aparición en la 3ª fecha), le permitió al mendocino adjudicarse la clasificación, el sábado, y el domingo temprano la 1ª serie.

"El auto se hizo prácticamente desde cero y, cuando empecé a manejarlo, enseguida nos dimos cuenta de que tenía una buena base. Giré poco en los entrenamientos y en la clasificación recién pude hacer mi mejor tiempo en el 3er intento porque ***el estado del asfalto era una lotería: había aceite y tierra, por lo que tuve que ir regulando los frenos****"*, explicó el cuyano de 26 abriles, cuyo Corolla recibe atención técnica de la dupla **Rafael Croceri-Rubén Solís** y motorización de **Esteban Pou**. Luego de conseguir su 5ª "pole" en 58 presencias en la Clase 3 (el "1-2-3" de Toyota se completó con las labores de **Juan Pipkin** y **Alfonso Domenech**), al otro día Santero se sacó de encima pronto al Campeón **José Manuel Urcera** (Honda All New Civic) y a **Santiago Mallo** (Citroën C4 Lounge) para ganar la batería inicial de punta a punta. *"Otra vez la pista estuvo muy cambiante.* ***Vuelta tras vuelta y por acción del viento, se ensuciaba o se limpiaba en diferentes sectores****. No hubo lluvia, pero eso pareció porque la tierra jugó un papel similar"*, esgrimió Julián en el regreso del TN a Bahía Blanca tras poco más de nueve años.

▸ Por Marcos Donato - Informe: Andrés Galasso
▸ Fotos: AIF y Prensa APAT

Urcera, Santero y Pernía, de festejo y fotografiados en el podio. En 1ª cita de la temporada se estrenaron 5 vehículos: 2 Chevrolet Cruze (para Teti y Menvielle), un VW Vento (Rossotti), un Citroën C4 Lounge (Santiago Mallo) y un Hyundai Veloster (Grasso).

Japón

#220

EL NÚMERO

En km/h, es la velocidad máxima que alcanzaron los autos de la Clase 3 al término de la recta principal (de 700 metros), en 5ª marcha. Con las modificaciones en la 1ª curva y en el último sector del trazado, la cuerda quedó en 3.000 metros (con 11 virajes), distancia que los pilotos de la división mayor completaron efectuando entre 24 y 26 cambios.

“Polesitter” al momento de comenzar la Final, el joven del TGRA primero mantuvo a raya a **Facundo Chapur** (Ford Focus III 4p), de notable trepada (de 6° a 2°) entre la largada y la 1ª curva. El cordobés se mantuvo como escolta desde el 1er al 12° giro, cuando fue superado en gran maniobra por Urcera (“Metralleta” concluyó 22°, retrasado por una pinchadura), que inmediatamente fue a la búsqueda del puntero. Entonces llegó lo mejor del fin de semana: un último tercio de la carrera (siete rondas) con “Manu” lanzado al ataque sobre Santero, que sostuvo el liderazgo en **un circuito que a esa altura ya parecía de rallycross y al que para colmo atravesaban ráfagas de viento de unos 60 km/h**. *“Sufrí muchísimo. La pista estuvo extremadamente sucia, especialmente en el sinuoso, y debí girar entre 4 y 5s más despacio que en la clasificación”*, soltó quien se impuso por 4ª ocasión en la C3 (antes lo había logrado en Río Hondo I 2017, Toay II 2018 y Oberá 2019, siempre con el Focus III 5p del GC Competición). Más tarde, el “Volador” reconoció que ***“no sabía si ir por la victoria o dejar pasar a Urcera”***. *‘Manu’ me presionó muchísimo y yo quería terminar con el coche entero. Si lo analizo, es preferible ganar más adelante para no cargar kilos de lastre, aunque por otro lado ya me saqué el peso de encima de tener que vencer, un requisito indispensable para poder pelear por el título”*.

› Un reestreno apresurado

“Santero tenía más. Daba la sensación de que cuando necesitaba ese resto, lo tenía a disposición”, sentenció el monarca 2019, que culminó 2° en la prueba definitiva detrás del oriundo de Guaymallén. Acerca del discreto estado de las banquinas (sin parquizar), el rionegrino comentó: *“Hay varias cosas para hacer, pero **lo más difícil es que venga público y hoy el autódromo estuvo colmado**”*. Otro que opinó sobre la condición crítica del asfalto fue **Leonel Pernía** (VW Vento), 3° al momento de la cuadriculada luego de una interesante remontada (movió 9°). Y lo hizo fiel a su estilo frontal: *“A los pilotos se nos pide que tengamos todos los elementos de seguridad en regla, pero después **venimos a correr a la buena de Dios, viendo bastante poco en medio de la tierra y a riesgo de darnos un golpe muy fuerte. La CDA del ACA tiene que hacer mejor su trabajo**”*. Respecto de su actuación (cumplió 100 competencias en la división mayor), el “Tanito” resumió: *“Se dio un trámite luchado. Hicimos lindas maniobras con Santiago Mallo* (N. de la R.: llegó 4°)*, pero hay que ‘laburar’ más porque no tuve suficiente ritmo para alcanzar al 1° ni al 2°”*.<

▲ **Primeros metros de la Final para Urcera (N° 1), Muñoz Marchesi (17), Pipkin (5), Santiago Mallo (48) y Chapur (3), justo antes de su fenomenal maniobra, con numeroso público detrás del alambrado y mucha tierra a ambos lados de la cinta asfáltica…**

El Súper TC2000 cambia otra vez y vuelve al auto con más carga aerodinámica

Objetivo: resurgir

Con el propósito de dejar atrás un 2019 para el olvido, plagado de errores y contratiempos, la categoría regresa a un coche veloz y con mayor capacidad de frenado. Prescinde de los lastres en pos del probado sistema de hándicap para el retorno de la Carrera Clasificatoria, apuesta fuerte con la apertura en el mítico "El Zonda" y engrosa el parque con escuderías privadas.

En la búsqueda de cambiar radicalmente la pobre imagen exhibida durante 2019, que no sólo incluyó carreras dignas de bostezos varios sino también el previsible dominio de **Renault** y **Toyota**, la dirigencia del Súper TC2000 propone una temporada 2020 con cambios importantes, especialmente en lo referente a la identidad del auto y al reglamento deportivo. Por el lado del vehículo, como supo mostrar la sapiente lupa del Profesor Alberto Juárez en ediciones anteriores, **presentará mayor carga aerodinámica en general y tendrá un "look" más agresivo** (seguirá calzando el motor Oreca turbo 2.0). A propósito de la máquina, a fines de febrero se llevó a cabo el primer test con la nueva configuración en Alta Gracia, circuito en el que **Marcelo Ciarrocchi** dio 35 vueltas sobre un Citroën C4 Lounge del **equipo FDC**. *"En esta instancia sólo se controlaron valores del motor, no se realizaron cambios en la puesta a punto"*, expresó el piloto cordobés, quien de todos modos explicó que *"ahora* ***el auto va más rápido, tiene un paso de curva más veloz y mayor capacidad de frenado****. Es más bonito estéticamente y nos vamos a tener que exigir mucho más para encontrar los límites"*.

Respecto de la actividad de cada fin de semana, si bien desde la categoría aún no hubo confirmaciones, se supo que se sumará un día de acción con la ejecución el viernes del 1er entrenamiento. El sábado por la mañana se desarrollará la 2ª práctica, en tanto que **la clasificación tendrá lugar al mediodía: se extenderá durante 20 minutos, con los boxes abiertos (se eliminará la Súper Clasificación)** y habrá una escala de puntos para los tres primeros (posiblemente, 3, 2 y 1). En las fechas con formato regular, que serán 9, **se efectuará esa misma tarde una Carrera Clasificatoria** (o Sprint), que tendrá menos vueltas que la Final pero que habilitará a su ganador a pelear por el título, además de otorgar su propia escalera puntuable (8, 6, 4, 3, 2, 1). **Esta competencia, cuya grilla se armará de acuerdo al sistema de hándicap por posición en el Campeonato, arrancará con los coches en movimiento**. Distinto será el domingo al mediodía (por la mañana irá la prueba de tanques llenos), cuando **la carrera definitiva comience con partida detenida y con los protagonistas en el orden en que culminaron la CC** (la Final entregará las mismas unidades que en 2019: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1). Otro dato: el calendario contará con tres citas especiales, que serían el Callejero de Santa Fe, los "200 Km" de BA y el Premio Coronación, todas con formato distinto y puntaje especial.

24
EL NÚMERO

Son los coches que habrá en San Juan, 7 más que en el inicio de la temporada pasada y 5 más que en el cierre de la misma. Respecto de la última presentación del STC2000 (en Neuquén el 15/12/19), se sumarán 3 Toyota Corolla, 1 Honda All New Civic y 1 Citroën C4 Lounge.

Por Marcos Donato - Fotos: Hernán Capa, @Cadena3Motor y Prensas TGRA, Ambrogio Racing, Fiat Racing Team y Honda Racing STC2000

presentará el 24/5 (en San Nicolás), el 7/6 (en escenario a confirmar), el 19/7 (en Santa Cruz do Sul), el 9/8 (en Paraná, **para recuperar la fecha de principios de marzo**), el 30/8 (en sede a confirmar), el 20/9 (en El Villicum), el 11/10 (“200 Km”), el 1/11 (en Neuquén) y el 6/12 (en **Bahía Blanca, donde culminará la temporada**). En este contexto, el “Súper” **muy probablemente compartirá dos citas con el Stock Car V8**, en una oportunidad en Brasil (SCdS) y en otra ocasión en Argentina. En cuanto al mercado de pases, puede decirse que el verano arrojó un balance neutro para la categoría porque si bien ya no estarán **Mariano Werner**, **Mariano Altuna** y **Facundo Conta**, quienes se marcharon de **Fiat**, Toyota y Renault, respectivamente, se producirá el desembarco del ex F.1 **Rubens Barrichello** (Toyota) y el retorno del experimentado **Juan Manuel Silva** (**Honda**). Además, volverá **Franco Girolami** (Fiat) y se integrarán **Juan José Gárriz** (FDC) y **Nicolás Moscardini** (Honda). Durante el período estival, el movimiento de butacas fue intenso y se produjeron no menos de cinco cambios en la conformación de los equipos (ver recuadro). Un repaso a la cantidad de escuadras indica que **las estructuras con apoyo oficial serán cinco, una menos que en 2019**, pues Falda del Carmen dejó de tener apoyo de Citroën (igual, el equipo de **Javier Ciabattari** competirá con el modelo C4 Lounge). **A diferencia del año pasado, cuando no hubo escuderías privadas, ahora habrá actividad para tres**: es que se sumarán las formaciones a cargo de **Luciano Monti** (dejó de ser el responsable técnico de **Chevrolet** pero alistará dos Cruze por su cuenta) y el **Midas Carrera Team** (satélite de Toyota, pondrá sobre la pista dos Corolla). En el ámbito de la ingeniería, **Alberto Canapino** se convirtió en el flamante DT del “Moño”, en tanto que **Carlos Caunedo** y **Fernando Bulla** se acoplaron a Fiat.<

› Estreno picante en la montaña

Tras la solicitud de postergación de la apertura del certamen por parte de los equipos (con el propósito de contar con más tiempo para modificar los autos), el inicio del ruido se retrasó del 1° al 22/3. Entonces el certamen, que pondrá 1ª marcha en el siempre entretenido pero también peligroso “El Zonda-Eduardo Copello” de San Juan, encontrará continuidad en Rosario (el 5/4) y en Alta Gracia (el 3/5). Más tarde, el STC2000 se

1. El prototipo del vehículo para 2020: otro de los objetivos tiene que ver con que se faciliten las superaciones en carrera. 2. El dibujo del Corolla que mostró el TGRA a fines de febrero. Habrá seis unidades del modelo nipón en la 1ª ronda, en Cuyo. 3. Los Fluence GT se alistan en la casa del Ambrogio Racing, la formación que le devolvió la gloria a Renault en el “Súper”. 4. Estos mecánicos del Honda Racing trabajan sobre uno de los All New Civic que, como se ve, contarán con nuevo diseño. 5. El autódromo “Oscar Cabalén” fue sede de la prueba realizada por Ciarrocchi sobre el Citroën del FDC. De pie en el box, los ingenieros de los otros equipos presencian el ensayo. 6. Parte del proceso de conversión de los Fiat, que en el taller del DTA Racing abandonaron la silueta de Tipo para adoptar la del Cronos.

El torneo comienza con 5 equipos oficiales y 3 escuadras privadas

Los protagonistas iniciales de la temporada 2020

EQUIPO	AUTO	PILOTO	SITUACIÓN
Renault Sport	Renault Fluence GT	Leonel Pernía	Confirmado
		Facundo Ardusso	Confirmado
		Matías Milla	Muy avanzado
		Tomás G. Genné	Muy avanzado
Toyota Gazoo Racing YPF Infinia	Toyota Corolla	Matías Rossi	Confirmado
		Rubens Barrichello	Confirmado
		Julián Santero	Confirmado
		-	En tratativas
Midas Carrera Team	Toyota Corolla	Ricardo Risatti	Muy avanzado
		-	En tratativas
Chevrolet YPF	Chevrolet Cruze	Agustín Canapino	Confirmado
		Bernardo Llaver	Confirmado
Equipo de Luciano Monti	Chevrolet Cruze	José M. Urcera	Muy avanzado
		-	En tratativas
Fiat Racing Team	Fiat Cronos	Franco Girolami	Confirmado
		Matías M. Marchesi	Confirmado
		Bruno Armellini	Confirmado
Puma Energy Honda Racing	Honda All New Civic	Juan Manuel Silva	Confirmado
		Fabián Yannantuoni	Confirmado
		Juan Ángel Rosso	Confirmado
		Nicolás Moscardini	Confirmado
Equipo FDC	Citroën C4 Lounge	Marcelo Ciarrocchi	Confirmado
		José Manuel Sapag	Confirmado
		Juan José Gárriz	Confirmado

Conociendo el Stoc

El Profesor examina las características de las modernas y potentes máquinas de la categoría que este año tendrá como grandes novedades los ingresos del Toyota Gazoo Racing y Matías Rossi.

El Corolla en pleno proceso de armado. Aquí ya está instalado parte del cuerpo anterior y los neumáticos Pirelli; faltan el baúl y el capot.

El cuerpo central y posterior de la carrocería original: se le quita el piso y se monta sobre la estructura tubular, agrandando el pasarruedas para poder alojar el rodado de competición.

La presencia de **Matías Rossi** en el **Stock Car**, como parte del desembarco del **Toyota Gazoo Racing** durante el temporada 2020 de la especialidad brasileña, despierta el interés por saber cómo son los autos de dicha categoría. Bien pueden considerarse como los más tecnológicos de esta parte de América en lo que atañe al segmento de los turismos. Veamos. La estructura tubular central es una verdadera célula de supervivencia y se extiende en los extremos: hacia el delantero, para montar el motor y hacia el trasero, para instalar la transmisión. Es destacable mencionar que el grupo motor-propulsión esté dispuesto entre los ejes: ello centraliza los pesos y disminuye la inercia polar en los extremos del auto; el resultado redunda en un beneficio para la velocidad de curva, ayudando a reducir las tendencias a ir de trompa o de cola. La tracción es trasera, producida por el conjunto caja de velocidades-puente motriz diferencial X-Track, que contrapuesto a la posición del motor colabora para obtener una mejor distribución de pesos. Con el mismo objetivo el tanque de combustible va instalado en línea con la butaca del piloto, a la derecha. Se logra con ello aproximarse a una distribución de pesos estática casi ideal para el comportamiento dinámico del auto (25% por rueda), como se pretende en los vehículos de carrera. La relación de transmisión del puente motriz (piñón y corona) es fija; la caja de 6 marchas tiene opción de dos valores en primera y cuarta, ambos homologados, al igual que en los otros 4 cambios. El impulsor es un V8 de 5.4 litros de capacidad volumétrica provisto por los organizadores de la categoría. La carburación es a inyección y tiene dos valores de potencia controlada: la permanente es de 440 caballos a 6000 rpm, pero cuenta con un botón de energía que al activarse abre la mariposa de aceleración y en sintonía con ello el limitador electrónico permite que se alcancen las 7000 rpm, entregando así 100 caballos más, es decir, un total de

▲ **Los discos de freno son ventilados y la suspensión, de brazos triangulares superpuestos iguales, con partes intercambiables en las cuatro ruedas.**

ck Car

▸ Por Alberto O. Juárez
▸ Fotos: Full Time Sports y Stock Car

▲ Vista frontal del ensayo del motor y la transmisión en el banco de rodillos: poderosos sopladores aportan el aire para los radiadores del impulsor.

540 HP. Por lo general, ese pulsador puede accionarse en el transcurso de la carrera hasta 15 veces durante 15 segundos cada una, con un intervalo no menor de 90 segundos, de manera tal que no se repita su utilización en la misma vuelta. La suspensión es independiente en las 4 ruedas, del tipo brazos triangulares superpuestos. Respetando los puntos de anclajes reglamentados, se puede regular la altura, la comba, el avance, la convergencia o la divergencia. Se usan amortiguadores Koni concéntricos al resorte helicoidal, accionados mediante un balancín progresivo de brazos diferenciados, que recibe el empuje desde el brazo triángulo inferior por el "push". El sistema se completa con una barra antirrolido por eje, regulable desde el habitáculo.

▲ Aquí, por delante del motor, sí se observa el "push" que empuja el balancín progresivo y acciona el amortiguador y el resorte cuando trabaja la suspensión.

Aerodinámicamente, en lo exterior sobresale el splitter avanzado de la trompa, los perfiles de los pasarruedas y el generoso alerón posterior, desplazado de la carrocería y con efecto ala. Esta temporada, a diferencia de lo que sucedió el año anterior, se utilizarán dos siluetas de carrocerías distintas, representando al **Chevrolet Cruze** (única presente en 2019) y al **Toyota Corolla**, las dos automotrices que tendrán equipos oficiales en el Stock Car de Brasil. Conscientes de que aunque tengan un rendimiento parecido, aerodinámicamente la performance no va a ser la misma, la dirigencia de la categoría encargó en tiempo y forma el estudio del comportamiento dinámico de los fluidos (CFD) en las siluetas, para mantener la paridad que caracteriza a la especialidad, es decir, con las formas lo más parecidas posibles a las del auto que representan y que las automotrices comercializan.

Los primeros ensayos se están llevando a cabo por estos días con un auto de cada marca, en diferentes circuitos y con pilotos "cruzados" de las representaciones oficiales, utilizando un completo sistema de adquisición de datos. El resultado en la práctica determinará –especialmente– la dimensión y posición del splitter y del alerón en cada forma de carrocería, en busca de la paridad que potencie el espectáculo. La distancia de la carrocería al suelo es libre, pero ahora se utilizará un piso plano en toda la extensión del vehículo, prohibiendo los estudiados difusores en el sector anterior y el posterior, a fin de disminuir los costos de ingeniería.

Sin duda el Stock Car brasileño concentra una gran cantidad de variables, de esas que distinguen a los mejores autos de turismo para competición, y les dan al espectáculo y la economía la importancia que merecen.<

El Corolla y el Cruze tuvieron su primera salida a la pista el pasado 28/2 en Velo Cittá. El legendario Ingo Hoffmann fue el tester de ambas máquinas.

El arte de la estra

Integrantes pasados y actuales de la categoría brasileña charlaron con Campeones sobre el panorama con el que se encontrará Matías Rossi. La administración de los recursos y el trabajo en equipo, las mayores diferencias con respecto al automovilismo argentino.

A los 35 años, y tras 20 en el automovilismo argentino, **Matías Rossi** disputará su primera temporada completa en el exterior, más precisamente en el **Stock Car** de Brasil. Es momento oportuno para "empaparse" de lo que le espera en la especialidad, que el año pasado cumplió 40 años.

› El equipo y los rivales

El tetracampeón del hoy Súper TC2000 será parte del **Full Time Sports**, uno de los tres equipos que representará a **Toyota** en su flamante incursión en la categoría. Lleva más de 15 años en la especialidad, siendo el de 2014 su mejor certamen, al obtener el título con **Rubens Barrichello**. En la actualidad, "*es uno de los tres mejores, detrás del RC Eurofarma* (N. de la R.: logró los últimos tres títulos de constructores y de pilotos) *y del Crown Racing* (monarca de ambos torneos en 2015 y 2016)", expresa **Felipe Noronha**, especialista de la categoría, antes de agregar que "*es un habitual contendiente al título*". A este buen augurio, se le suma que Rossi compartirá estructura con "Rubinho" y **Nelson Piquet Jr**. "*Que tenga compañeros de ese calibre le va a allanar el camino*", sostiene **Néstor Girolami**, único argentino en disputar un torneo completo del Stock Car (2016), y que transitó el mismo proceso de aprendizaje que deberá recorrer el "Misil".

Con respecto a los rivales, el nivel es alto. "*Hay entre 10 y 15 pilotos muy buenos, que se destacan en varias categorías europeas*", comenta Noronha sobre el parque que en 2019 rondó los 28 participantes. Parte de esta competitividad se debe a que "*cuentan con mucha experiencia en la categoría*", señala Barrichello, argumento también sostenido por **Mauricio Ferreira**, director del Full Time: "*Los mejores están desde hace muchos años, son siempre los mismos*", asevera. Casos como el del quíntuple monarca **Cacá Bueno** (debutó en 2002), el del actual tricampeón, **Daniel Serra** (2007), o el último "sub", **Thiago Camilo** (2003), son ejemplificadores.

Otra cuestión a destacar es la similitud de rendimientos entre los autos (que hasta el año pasado constituían una monomarca): "*Me sorprendió la paridad con la que me encontré, a un nivel que no se da en muchas categorías del mundo*", asegura Girolami. Tres años después de su experienca la situación no había variado mucho: en las Q1 de 2019 (ver "Un fin de semana…"), fue común encontrar a 20 autos en el mismo segundo del líder.

De cara al título, Serra (Eurofarma

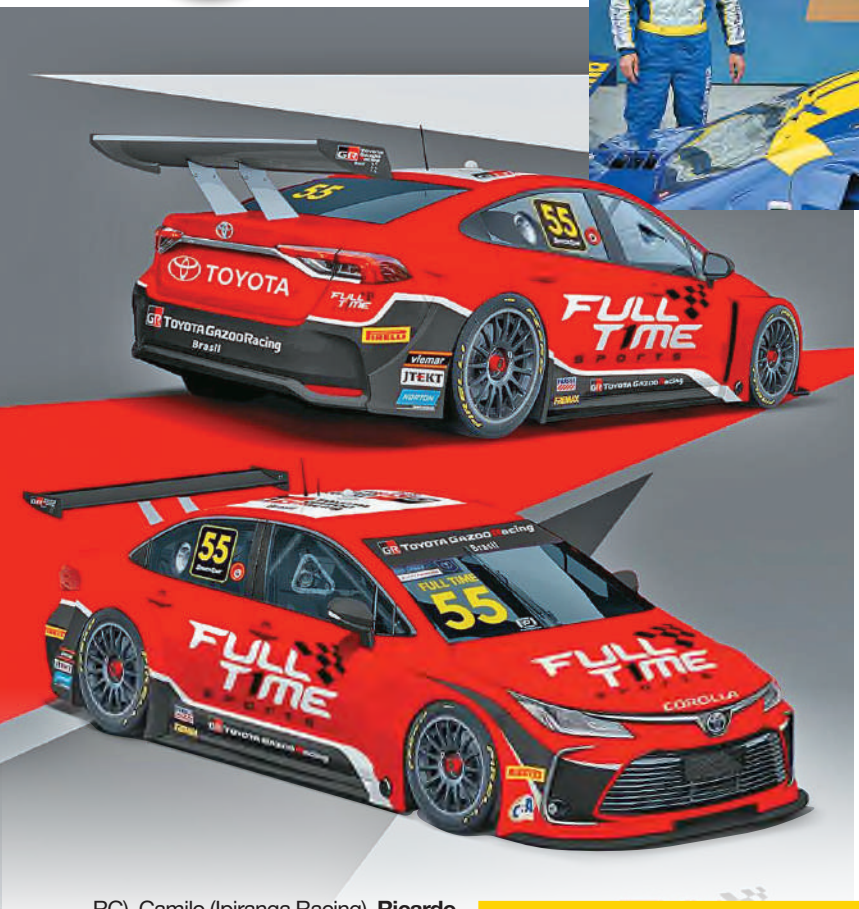
Largada de la última carrera de la temporada pasada, en Interlagos. En los últimos tres años, la categoría contó con Chevrolet como único fabricante de carrocerías. "El Stock Car necesitaba de una segunda marca, y hasta la propia Chevrolet lo exigió", comenta Noronha sobre el arribo de Toyota.

EL DATO

Matías Rossi solo conoce uno de los circuitos del calendario: Interlagos. El trazado paulista, que será el más visitado por el Stock Car (3 veces) fue recorrido por el de Del Viso en dos ocasiones: en 2007, junto al hoy Súper TC2000 (largó 10° y terminó 2°), y en 2009, con el Top Race (17° y abandonó).

▸ Por: Juan Manuel Cardozo
▸ Fotos: Prensa Stock Car y Full Time Sports.

tegia



▲ **Daniel Serra es el actual dominador de la categoría. Con 35 años, el tricampeón repitió lo hecho por su padre, "Chico", el anterior en obtener tres títulos consecutivos (1999, 2000 y 2001).**

◀ **Así lucirán los Corolla del Full Time Sports, escuadra que estará representada por Rossi, Rubens Barrichello, Nelson Piquet Jr. y Rafael Suzuki.**

RC), Camilo (Ipiranga Racing), **Ricardo Mauricio** (Eurofarma RC) y 'Rubinho' se perfilan como los candidatos, según Noronha. De todas maneras, no descarta a Rossi, ya que "*al fin y al cabo tendrá el mismo coche que Barrichello*". Uno de los que integró este lote en los torneos recientes fue **Felipe Fraga** (campeón 2016), quien este año dejó la categoría para abocarse al WEC y al automovilismo europeo.

› Un fin de semana distinto

El cronograma convencional se compone de tres prácticas, una clasificación y dos carreras. La "clasifica" cuenta con tres cortes: Q1 (participan todos), Q2 (15 mejores) y Q3 (6). En esta última se dirime la "pole", a una vuelta. Así, se define el orden de partida de la Carrera 1, mientras que el de la Carrera 2 se determina por el resultado de la C1, invirtiéndose del 1er al 10° lugar. En ambas exigencias, que son a 40 minutos más una vuelta, es obligatorio cambiar al menos un neumático, en una ventana de cinco giros determinada por la dirección de carrera. El vencedor de la C1 obtiene 30 puntos; el de la C2, 24. En las dos, suman los 20 mejores.

Este formato, desconocido en nuestro país (en el que prevalecen las carreras tipo "Sprint"), **será**, para los protagonistas de la especialidad, **el mayor reto que tendrá Rossi**. "*Deberá aprender a ser regular y pensar en el campeonato. Por lo tanto, el objetivo no siempre será ganar, sino que tendrá que administrar el combustible y los neumáticos*", explica Ferreira. El cuidado del caucho es clave, ya que el que se utiliza en la clasificación es el mismo con el que largan la C1. Por lo tanto, quienes acceden a la Q3 cuentan con gomas más gastadas que las de sus rivales. En la C2, todos calzan los neumáticos con los que finalizaron la C1, por lo que, en caso de querer contar con gomas frescas, deben realizar el cambio en plena carrera.

"***Lo que más me costó en mi primer año fue administrar el auto**, saber que hay que elegir en qué carrera atacar y en cuál defenderse*", destaca Barrichello. "*Es probable que Matías tarde algunas carreras en manejar el desgaste del neumático*", afirma Girolami, que igualmente se mostró optimista de cara a la incursión de su colega: "*Es un gran piloto y estará rodeado de compañeros de equipo experimentados, por lo que seguramente lo va a entender rápido*", agrega.

Este formato será utilizado en 9 de las 12 fechas del torneo. En las restantes, consideradas "especiales", habrá una única carrera: la "Corrida de Duplas" (de 200 kms. de extensión; con pilotos invitados y puntaje a definir), la "Corrida do Milhao" (a 40 minutos más una vuelta; el ganador obtiene un millón de reales y los puntos de la C1) y la "Super Final" (misma extensión que la anterior pero con puntaje doble; última del año).

El 24/03 Goiania será escenario del único ensayo de pretemporada

El calendario 2020

N°	FECHA	LUGAR
1	29/03	Goiania - "Corrida de Duplas"
2	12/04	Velopark
3	17/05	Londrina
4	31/05	Interlagos
5	28/06	Velo Città
6	19/07	Santa Cruz Do Sul
7	23/08	Interlagos - "Corrida do Milhao"
8	13/09	Londrina
9	18/10	Cascavel
10	08/11	A confirmar
11	22/11	Goiania
12	13/12	Interlagos - "Superfinal"

Desde tu computadora o cualquier
o bien descargate la aplicación

CLICK & ZOOM

TC en Centenario, provincia de Neuquén

Tras haber logrado la "pole" en Centenario, el neuquino Juan Cruz Benvenuti recibe la felicitación del gobernador provincial, Omar Gutiérrez.

"Mix" del RUS Med Team, con Esteban Cístola, Mauro Medina y Pedro Boero flanqueando a los Canapino: Alberto y Agustín.

Valentín Aguirre, de civil y con la mirada fija, en charla con Guillermo Kissling y Edgardo Iturrarte, vitales componentes del JP Carrera.

Pulgares arriba para Guillermo Ortelli, quien expresa su optimismo en un fin de semana que fue de menor a mayor para el "Rey de Salto".

Sonrisas y un momento de distensión en el seno del RSTT, con Facundo Ardusso, Esteban Trotta y Diego Ciantini.

Leonel Pernía celebró el título de la Superliga de Boca Juniors, enarbolando una bandera azul y oro que también lo acompañó en su Torino.

MONTERA
www.montera.com.ar
info@montera.com.ar
1127389917
MONTERA

VISIONMOTOR
VEA Y LEA A J.C. PEREZ LOIZEAU
En TV: VISIONMOTOR por EL GARAGE TV
Miércoles 18:30hs – Repite: Jueves 6:30hs; Viernes 14:00hs; Domingos 11:30 hs.
En Internet: www.perezloizeau.com
www.youtube.com/visionmotor

dispositivo móvil, campeones.com.ar,
desde Google play

Campeones RADIO

Fotos: Darío Gallardo, Prensa ACTC, Renault Sport y @OmarGutierrezOk

Nilda aprovecha un ratito de descanso para cebarle unos mates a su hijo, Gabriel Ponce de León, quien el domingo desertó muy pronto.

En ocasión del "Día de la Mujer", le fue cedida la conducción de la Hilux AS durante el fin de semana a la piloto Nadia Cutro, encantada con la experiencia.

De visita en la cabina de Campeones junto a Jorge Luis Legnani, Andrés Cavallari, director de Negocios de Estaciones; Hernán Momo, gerente de Red de Estaciones; y Juan Ignacio Zanni, gerente de Marca de Shell.

No es una changuita para completar un presupuesto flaco: Juan Bautista De Benedictis limpia parabrisas en una acción promocional.

"Moni", la mamá de "Johnnito" De Benedictis, fue la responsable de bajar la bandera a cuadros en la Final neuquina.

Ardua disputa de fútbol tenis con el gobernador Gutiérrez en acción, junto con Urcera, Agrelo y Ponte.

Campeones en Radio Continental
Sábados, de 13 a 17 - Domingos, de 7:30 a 14:30
Relatos y conducción: Jorge Luis Legnani. Dirección general: Carlos Alberto

2ª fecha del 26° Campeonato Argentino
Autódromo "Parque Provincia de Neuquen", en Centenario

Logró estar y se hizo notar

Varias veces ausente de las grillas por problemas económicos, Agustín De Brabandere llegó con lo justo para participar en esta fecha y con una maniobra magistral consiguió su esforzada primera victoria. Todino y Alvarez, también grandes protagonistas aquí, completaron el podio.

Fecha: 6 al 8 de marzo
Autódromo: "Parque Provincia de Neuquén"
Extensión: 4.380 metros
Ciudad: Centenario
Provincia: Neuquén
Espectáculo: 7
Público: 22.000 espectadores
Participantes: 32

CLASIFICACIÓN

POS.	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.	PC1
1°	Andrés Jakos	Dodge	1m28s956	1°

Promedio: 177,256 km/h. **Clasificaron:** 32 autos.
PC1: Posición Clasificación 1.

1ª SERIE - 5 VUELTAS

POS.	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.
1°	Andrés Jakos	Dodge	7m32s508

Promedio: 174,229 km/h. **Corrieron:** 16 autos.

2ª SERIE - 5 VUELTAS

POS.	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.
1°	Germán Todino	Torino	7m33s402

Promedio: 173,885 km/h. **Corrieron:** 15 autos.

COMPETENCIA FINAL – 20 VUELTAS

POS.	PILOTO	MARCA	TPO./DIF.	LARGÓ
1°	Agustín De Brabandere	Ford	31m47s939	4°
2°	Germán Todino	Torino	a 0s638	1°
3°	Santiago Álvarez	Dodge	a 1s310	2°
4°	Federico Iribarne	Chevrolet	a 6s166	5°
5°	Humberto Krujoski	Dodge	a 6s894	7°
6°	Ayrton Londero	Ford	a 7s261	9°
7°	Mario Valle	Chevrolet	a 9s249	10°
8°	Lautaro De La Iglesia	Ford	a 9s779	6°
9°	Marcos Muchiut	Ford	a 10s557	11°
10°	Kevin Candela	Ford	a 10s762	13°

Promedio del ganador: 165,288 km/h. **Récord de vuelta:** A. De Brabandere (Ford) en 1m30s304 a 174,610 km/h en la vuelta 5.
Largaron/llegaron: 32/29.

CAMPEONATO - DISPUTADAS 2 DE 15 FECHAS

POS.	PILOTO	MARCA	PTS./DIF.	VICT.
1°	Federico Iribarne	Chevrolet	82	1
2°	Andrés Jakos	Dodge	a 14	-
3°	Santiago Álvarez	Dodge	a 14	-
4°	Ayrton Londero	Ford	a 17,5	-
5°	Marcos Muchiut	Ford	a 19	-

Suman puntos en total: 33 pilotos. **Nota:** Dif. Diferencia de puntos con el líder. El sistema de puntaje y lastre es idéntico al del Turismo Carretera, publicado en la página 18 de esta edición.

Próxima fecha: 27 al 29 de marzo en Concordia, provincia de Entre Ríos
Último ganador: Marcelo Agrelo (Dodge) el 28 de julio de 2019.

La sentencia no era exagerada. Tampoco una trillada frase para salir del paso. *"No corro cuando quiero, corro cuando puedo"*. Ausente en la primera fecha, en Viedma, **Agustín De Brabandere** (Ford) respondía con esas palabras a su "faltazo" en la carrera que abrió la temporada del TC Pista. Como tantas otras veces, el motivo era exclusivamente económico. La falta de presupuesto le marcó que era mejor morderse y aguantar en silencio mientras se ponía proa a la competencia neuquina. Para colmo, otra vez bien lejos de su Concepción del Uruguay, como si el calendario se hubiese encaprichado con sus ambiciones. Pero el chico de 23 años sabía que esta vez podía pasar algo importante. Y el instinto, apoyado en su calidad y en una envidiable sangre fría para ejecutar "la" maniobra de la carrera, le dio el esperado triunfo, el primero de su campaña en el TCP que, a juzgar por la reacción de sus colegas tras la actividad, alegró a todo el ambiente.

Agustín había culminado 3° en la serie más veloz del sábado, lo que lo habilitaba a partir 5° en la final. Pero los tempraneros problemas de **Andrés Jakos** (Dodge) le allanaron una parte del camino, ya que la coupé del Dole

Por Daniel Meissner
Fotos: Prensa ACTC y Darío Gallardo

#26 EL NÚMERO

Son las competencias que disputó De Brabandere en el TC Pista desde su debut en Viedma, el 18 de febrero de 2018. A partir de entonces, faltó a dos carreras en el año de su presentación, otras tres en 2019 y en la apertura de esta temporada.

Primera visita al escalón más alto del podio para De Brabandere, Asoma Santiago Álvarez, tercero tras una dura lucha inicial con Landa.

Racing tuvo que cambiar el motor y por ello, largar desde los boxes. Con este panorama, **Germán Todino** (Torino) picó adelante mientras a su espalda, **Marcos Landa** (Torino) empezaba una ríspida lucha con **Santiago Álvarez** (Dodge). El líder intuyó que sus dos inmediatos perseguidores podían sumar valiosas décimas de segundo a sus registros por la pelea en la que estaban enfrascados e intentó escaparse. Hasta que llegó la vuelta 5, que aunque marcaba apenas la cuarta parte de la exigencia, resultó determinante para las ilusiones de cada uno. El Falcon de **Ricardo Degoumois** quedó inerte en la leca y ello motivó el ingreso del auto de seguridad. En el relanzamiento, los tres principales protagonistas hasta entonces sufrieron percances en apenas una ráfaga de segundos. Landa, fiel a su agresivo estilo, se jugó para buscar la punta por afuera y se fue a la tierra; Todino se cuidó en exceso cuando vio la maniobra del oriental y Álvarez pareció paralizarse a la par del piloto de Rivera. La resultante de tantas dudas y equivocaciones la capitalizó el cuarto, De Brabandere, que en una maniobra pulcramente estudiada y con los ojos bien abiertos, encontró el sendero ideal para pasar del 4° al primer lugar.

▲ Máxima recompensa para Agustín De Brabandere en la competencia neuquina. Tras el parate de la fecha inicial, cambió las amarguras por el dulzor de su primer triunfo en la especialidad. Lo sigue el escolta, Todino.

La pista ya estaba bastante sucia y el entrerriano tenía por delante muchos giros para sostenerse en el lugar de privilegio, al que por primera vez accedía en esta categoría. Aún con esta falta de "antecedentes", hizo todo bien. Landa, con insalvables problemas, se iba hacia los boxes. *"Perdón a todo mi equipo, fue exclusiva culpa mía, me quiero matar"*, señaló el desconsolado uruguayo. Todino y Alvarez, en cambio, no se dieron respiro en la búsqueda del segundo escalón del podio hasta la bandera a cuadros, lo que favoreció el andar del nuevo y sorpresivo puntero. Al final, De Brabandere le ganó a Todino por poco más de un segundo, Alvarez fue tercero y el cuarto, **Federico Iribarne** (Chevrolet), se afianzó al frente del torneo.

"Creo que es una recompensa al esfuerzo. Con mi viejo pasamos un verano de m…, fueron dos meses muy duros en los que por una cosa u otra no podíamos cerrar el presupuesto. El problema lo arrastrábamos desde la última fecha del año pasado. Fue difícil ver como se nos venía encima el campeonato y saber que no llegábamos a Viedma. Optamos por descartar esa carrera y concentrarnos para venir acá. No nos equivocamos. Ahora mi papá está llorando porque sabe lo que nos costó esto. En un momento, nos dieron ganas de tirar todo. Pero Oscar Fineschi nos prestó el taller y algunas herramientas para trabajar y pudimos revertir la situación. Hoy vinimos a correr, ojalá podamos seguir", dijo quien comenzó su campaña en la F4 Nueva Generación y que hasta esta prueba tenía un 6° puesto como mejor resultado en el TCP. *"Además, así da gusto correr, con pibes jóvenes que te respetan como Gastón y Santiago"*, elogió a sus escoltas.

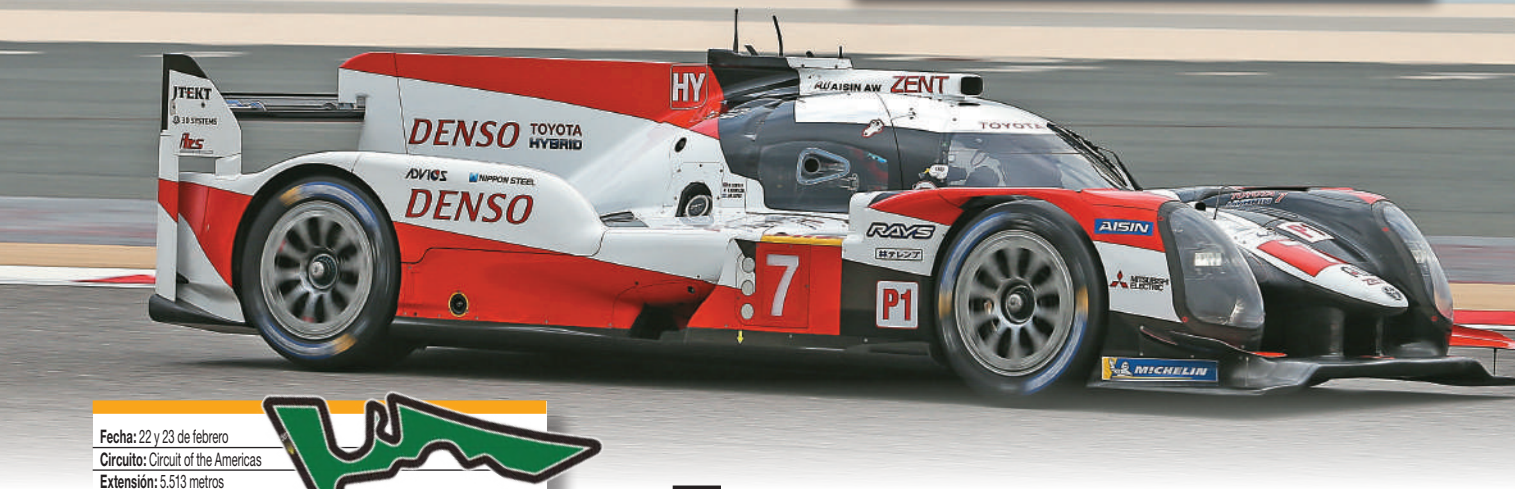
Debido a que para luchar por la Copa de Plata es imprescindible haber corrido todas las fechas de la etapa regular, seguramente el caso de De Brabandere pasará a revisión, ya que fue la falta de dinero la que lo privó de poder largar en Viedma y no una ausencia voluntaria o motivada por una sanción o participación en otra categoría. Mientras ello se resuelve, la "telonera" del TC puede hinchar el pecho, porque más allá de la lucha de marcas y de consagrar a un nuevo vencedor, también ofreció su mejor espectáculo de un buen tiempo a esta parte.<

Nueva HILUX GR SPORT
+ VERSIONES DIÉSEL Y V6 NAFTERO

5ª fecha del campeonato 2019-2020
Lone Star Le Mans en Austin, Texas, EE. UU.

Hasta donde se pudo

Penalizados con el mayor hándicap, José María López, acompañado por Kamui Kobayashi y Mike Conway concluyeron terceros en la primera de las dos fechas estadounidenses, aunque siguen en la punta de la tabla.



Fecha: 22 y 23 de febrero
Circuito: Circuit of the Americas
Extensión: 5.513 metros
Ciudad: Austin
País: Estados Unidos
Participantes: 30 (3 LMP1, 9 LMP2, 7 LM GTE Pro y 11 LM GTE Am)

CLASIFICACIÓN

POS.	PILOTOS	AUTO	CLASE	TPO./DIF.
1°	Senna–Menezes–Nato	Rebellion R13 - Gibson	1° LMP1	1m47s530
2°	**Conway-Kobayashi-López**	**Toyota TS050 - Hybrid**	**2° LMP1**	**a 1s631**
3°	Buemi–Nakayima–Hartley	Toyota TS050 - Hybrid	3° LMP1	a 1s901

Promedio: 184,569 km/h. **Clasificaron:** 30 autos.

CARRERA – 6 HORAS (189 VUELTAS)

POS.	PILOTOS	AUTO	CLASE	TPO./DIF.
1°	Senna–Menezes–Nato	Rebellion R13 - Gibson	1° LMP1	6h01m37s705
2°	Buemi–Nakayima–Hartley	Toyota TS050 - Hybrid	2° LMP1	a 51s524
3°	**Conway-Kobayashi-López**	**Toyota TS050 - Hybrid**	**3° LMP1**	**a 2 vtas.**
4°	Hanson–Albuquerque–Di Resta	Oreca 07 - Gibson	1° LMP2	a 7 vtas.
13°	Sorensen–Thiim	Aston Martin Vantage AMR	1° GTE Pro	a 16 vtas.
19°	Yoluc–Eastwood–Adam	Aston Martin Vantage AMR	1° GTE Am	a 19 vtas.

Promedio del ganador: 172,877 km/h. **Récord de vuelta:** Senna-Menezes-Nato (Rebellion) en 1m49s503 a 181,244 km/h en la vuelta 44. **Largaron/llegaron:** 30/30.

CAMPEONATO LMP1 - DISPUTADAS 5 DE 8 FECHAS

POS.	PILOTOS	AUTO	PTS./DIF.
1°	**Conway-Kobayashi-López**	**Toyota TS050 - Hybrid**	**112**
2°	Hartley–Nakajima–Buemi	Toyota TS050 - Hybrid	a 5
3°	Senna–Menezes–Nato	Rebellion R13 - Gibson	a 19

Próxima fecha: 18 al 20 de marzo en Sebring, Estados Unidos.
Últimos ganadores: Buemi-Nakajima-Alonso (Toyota) el 15 de marzo de 2019.

Tampoco esta vez, el Toyota Gazoo Racing logró vencer en Austin, Texas, en el retorno de la especialidad al trazado norteamericano, del cual estuvo ausente desde 2017, y que en las cinco ediciones precedentes el triunfo correspondiera a Audi (2013 y 2014) y luego a Porsche (2015 a 2017). Ciertamente, el "balance de performance" que implementa la categoría volvió a postergar a los autos de la casa nipona, en particular a la unidad número 7 que condujeron **José María López**, **Kamui Kobayashi** y **Mike Conway**, al encabezar la tabla; con un poquito menos de peso se encolumnaba el otro TS050 Hybrid número 8 con **Sébastian Buemi**, **Kazuki Nakajima** y **Brendon Hartley** (tres veces ganador con Porsche). Con ello, tenía todas las de ganar, nuevamente, el Rebellion Racing, con **Bruno Senna**, **Gustavo Menezes** y **Norman Nato**, completando los únicos tres participantes de la división mayor de prototipos LMP1. *"Nuestro auto, al estar a la cabeza del Campeonato, contará con un gran hándicap para la carrera. Tenemos que esforzarnos tan duro como sea posible para minimizar la desventaja y veremos de hacerlo de una forma distinta a la de Bahrein"*, reflexionaba López en el arribo a Austin. El Rebellion, en definitiva, dominó en los entrenamientos y se quedó con la tercera pole position consecutiva en la especialidad (luego de las de Shangai y Bahrein), mientras que "Pechito" y Conway lograban promediar el segundo tiempo en la clasificación -el giro del cordobés fue el más veloz de ambos-, por lo que largaron desde la primera fila, quedando a 1s631 de los más veloces. Tras una carrera sin mayores complicaciones, el

López, Kobayashi y Conway en el tercer escalón del podio de la quinta fecha del año del WEC, haciendo lo máximo posible con un medio limitado por el reglamento.

Por Pablo Cabral
Fotos: Toyota Gazoo Racing y Prensa WEC

Rebellion logró la segunda victoria de la temporada luego de la de Shangai, a algo más de 50 segundos del TS050 Hybrid número 8, que pudo adelantar a su compañero de formación en los primeros tramos de carrera. El Toyota número 7 padeció del hándicap (2s77 por vuelta contra 2s21 de la otra unidad del Toyota Gazoo Racing), y en un desarrollo sin sobresaltos, apenas logró completar el podio. Los autos nipones apostaron a una labor más eficiente en las paradas en boxes, pero ello sólo les bastó para "minimizar los daños", con un ligero recorte en los puntos de la tabla de equipos. *"Pasar el fin de semana sabiendo que en los papeles seríamos el auto de LMP1 más lento no es fácil, pero nos concentramos para sumar tantos puntos como fuese posible. Siempre queremos ganar, pero terminar terceros fue lo mejor que pudimos obtener. Hubo una serie de aspectos positivos de la carrera. Me sentí muy cómodo en el auto y tuve algunas buenas vueltas, así que estoy contento con mi desempeño y todavía lideramos el Campeonato Mundial"*, expresó López como conclusión del fin de semana texano.

En la división **LMP2**, se reiteraron los ganadores: **Paul di Resta**, **Filipe Albuquerque** y **Phil Hanson** le dieron al equipo United Autosports una segunda victoria consecutiva, tras la de Bahrein, pues con un ritmo constante revirtieron un quedo en el arranque, en particular en el turno de Di Resta. Fueron segundos con el Oreca número 37 del Jackie Chan DC Racing, Will Stevens, Ho-Pin Tung y Gabriel Aubry, que se había retrasado al principio. Otro Oreca, el 38 de JOTA Sport con Anthony Davidson, Antonio Félix da Costa y Roberto González terminó en tercer lugar, mientras que se presentó una lucha hacia el final por el cuarto lugar entre el auto de Cool Racing de Nicolas Lapierre, que había logrado la pole, y Nyck de Vries, con la unidad del Racing To Netherland, que se definió a favor del francés.

▲ Nuevo triunfo del Rebellion con Senna, Menezes y Nato, que llevaron adelante una carrera sin fallas en el Circuit of Americas.

◀ El tercer puesto ha sido lo máximo a lo que pudo aspirar la tripulación del TS050 Hybrid número 7 en Texas. Sufrió una fuerte penalización por el hándicap y no pudo darle a Toyota la victoria que se les niega en Austin.

En las divisiones de GT, **Nicki Thiim** y **Marco Sorensen**, con Aston Martin, se reafirman en la punta del campeonato de **LM GT Pro** con la tercera victoria de la temporada. La dupla pudo resistir un ataque hacia el final de la competencia que emprendió el Porsche 911 RSR oficial de Michael Christensen y Kevin Estre. Durante gran parte de la competencia, el otro Vantage, con Alex Lynn y Maxime Martin, se había ubicado en la segunda posición, pero en la penúltima hora comenzó a retrasarse, dejando primero pasar al auto de la casa de Stuttgart, y luego a la Ferrari 488 GTE Evo del AF Racing de James Calado y Alessandro Pier Guidi en la última media hora, terminando cuarto.

La automotriz británica también sumó un doblete en **LM GTE Am**, con el triunfo de **Charlie Eastwood**, **Salih Yoluc** y **Jonathan Adam** con TF Sport, quienes registraron su tercera victoria en cuatro carreras, escoltados por el Vantage oficial de Paul Dalla Lana, Darren Turner y Ross Gunn, tras un trámite muy disputado entre ellos. La tercera ubicación le correspondió al Porsche 911 RSR de Team Project 1 con Egidio Perfetti, Laurents Hörr y Matteo Cairoli.<

COLCAR
Acceso Oeste, Km 35, Moreno. Tel.: 0237 468 4444
info@colcarmerbus.com.ar · www.colcar-merbus.com.ar

Cómo se prepara la especialidad para el arranque del 70º Campeonato

La hora de

Mercedes AMG, gran candidata para el G.P. de Australia. Red Bull puede dar una sorpresa. Ferrari está más atrás de lo esperado y cada vez hay más sospechas de irregularidades por su acuerdo secreto con la FIA. En Melbourne comienza el ruido y tendremos algunas respuestas.

La Ferrari SF1000 dejó manifiestas algunas dudas, como una excesiva resistencia al avance. Y el de la investigación del motor de 2019 por parte de la FIA fue un tema candente en los últimos días.

La hora de la verdad se acerca. Casi seguramente la conoceremos en Melbourne: ¿dominará **Mercedes AMG** como sugieren sus tiempos que no han sido superados en los tests invernales? Como segundo equipo por rapidez en Barcelona, ¿sorprenderá **Red Bull** teniendo en cuenta que Max Verstappen logró un segundo mejor tiempo utilizando un compuesto de neumático medio segundo más lento? ¿Se confirmará que las **Ferrari SF1000** tienen mucha resistencia al avance y que su motor ya no es dominante?

Pero, más importante que todo esto, **¿cómo es posible que siete equipos no-Ferrari inviertan en torno a 1.700 millones de dólares para explotar sus coches en 2020, sabiendo que su mítico rival italiano y la FIA han llegado a un acuerdo "secreto" en torno a la legalidad de su polémico motor de 2019?** ¿Y quién garantiza, si no se desvelan los términos de ese acuerdo, que la FIA no repita de ahora en más, "acuerdos secretos" a favor de tal o cual equipo, piloto, etc.? Sí, ya sabemos que expulsar a Ferrari del certamen 2019 hubiese sido un golpe duro para la Fórmula 1 comercializada por la promotora Liberty. Difícil resulta imaginar una F.1 en 2020 o en 2021 sin Ferrari… Pero cuando el team Renault dirigido por Flavio Briatore, hizo trampas en el GP de Singapur de 2008, no hubo duda y el jefe de equipo italiano fue expulsado de la categoría. Tampoco hubo piedad en 1984 cuando Tyrrell fue descalificado por irregularidades en sus tanques y en el lastre, o cuando se descubrió que McLaren había recibido datos técnicos secretos de Ferrari en

De la mano de Valtteri Bottas, Mercedes-AMG volvió a encabezar los registros en los ensayos catalanes. El grupo motopropulsor, de todas formas, mostró cierta fragilidad.

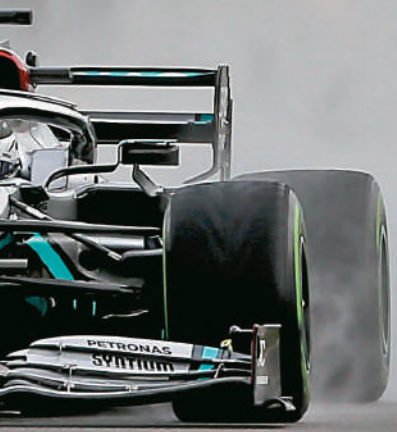
EN VENTA DE CAMIONES
EN VENTA DE AUTOS
EN VENTA DE AUTOBUSES
EN VENTA DE VANS
EN SERVICIO POSVENTA
EN REPUESTOS

▸ Por Orlando Rios y Jaime Pintanel
▸ Fotos: Prensas Mercedes AMG, Ferrari, Red Bull Racing, Pirelli, McLaren Racing y AlphaTauri

e la verdad

▸ Prometedor rendimiento para el Red Bull RB16, que con Max Verstappen llegó a la segunda posición en la tabla de tiempos. Los motores Honda auguran la performance de sus mejores épocas.

▸ La comidilla de los ensayos en Barcelona: el dispositivo DAS, que permitía cambiar la convergencia delantera en los Mercedes AMG moviendo el volante hacia adelante o hacia atrás.



2007, siendo castigado con multa de 100 millones de dólares y desclasificado del certamen.

No sabemos –y deberíamos saber- exactamente a qué conclusiones llegó la FIA respecto del motor Ferrari investigado por, supuestamente, saltarse el reglamento que limita el flujo de alimentación de combustible. Si la FIA no estuviese segura de su dictamen técnico, ¿por qué estigmatizar a Ferrari llegando a un acuerdo "secreto"? Y si Ferrari estuviese tan segura de cumplir con el reglamento, ¿por qué firmar ese documento que mancha a toda la F.1? Y ocultarlo a rivales, público y sus propios fans… El disgusto de todos los equipos no Ferrari es máximo y amenazan con ir a juicio, porque creen que la FIA ha retorcido sus propios reglamentos para decretar el secreto de lo tratado con Ferrari.

El certamen 2020 comenzará contaminado con el **Ferrari-virus**. A alguien va a contagiar. Para evitar el conflicto se le podría pedir a Ferrari que renuncie a gran parte de su bono de decenas de millones de dólares por ser equipo especial. Se calmarían así muchos ánimos y por su lado, quizá Mattia Binotto tendría que vacunarse...

Positiva respuesta para el Racing Point, observado como un calco del Mercedes W10. Apunta a consolidarse como el cuarto mejor equipo del parque.

McLaren transita el camino de la recuperación, y Carlos Sainz logró sacar provecho de las mejoras en los ensayos. Otro candidato para el segundo lote de equipos. Al lado, el AlphaTauri fue observado como una reproducción del RB15. La rebautizada Scuderia Toro Rosso (y ex Minardi) aspira a ubicarse más arriba en la temporada.

› Mercedes AMG, favorita

Y entramos en pista: 3 segundos de diferencia entre lo mejor de Mercedes (**Valtteri Bottas** con los neumáticos más blandos C5) y de Ferrari (**Sebastian Vettel** con los algo más duros C4) en los tests, diferencias apreciables en velocidad, tendencia subvirante al acelerar en las SF1000. Los italianos tienen serios problemas. **Max Verstappen** se quedó a 0s5 de Bottas con los C4. Los Red Bull RB16 pintan muy bien y pueden sorprender. El motor **Honda**, muy confiable y rápido, según los registros de velocidad máxima. Hay una sombra sin embargo sobre los motores de Mercedes: el equipo oficial cambió tres unidades.

Verstappen se dio el lujo de levantar el pie en el tercer sector de Montmeló cuando con calzado C5 parecía que buscaba la vuelta más rápida. No parece tan clara la puesta a punto para las carreras porque hasta último momento se cambiaba altura al suelo y otros parámetros técnicos. Igual hay optimismo ya que estiman en el equipo que sólo les separan 3/10 de Mercedes.

› Batalla en el medio pelotón

El sistema de "doble dirección" de Mercedes AMG, DAS, que cambia de convergencia al mover hacia adelante y atrás el volante, causó sorpresa y polémica. No se sabe si se utilizará. Pero lo que preocupa a los equipos de mitad de tabla es la eficaz copia que **Racing Point** parece haber hecho del Mercedes W10 (de 2019). Todos protestan pero es legal, aparentemente… El RP20, bautizado como "Mercedes Rosa", les permitió a **Lance Stroll** y **Sergio Pérez** realizar tiempos muy competitivos, incluso con los neumáticos semiduros C3. Y Pérez afirmaba que el RP20 es el coche más competitivo que jamás ha manejado en la Fórmula 1…

Si Racing Point parece tener todas las cartas para ser el cuarto mejor equipo, de ahí para atrás es muy difícil establecer un orden. **Alpha Tauri**, antes Toro Rosso, llegó con cambio de "look". El AT01 es un "clon" del Red Bull RB15. **Daniil Kvyat** y **Pierre Gasly** han sido muy regulares. El ruso logró un muy prometedor registro de 1m16s914 con goma C4.

Alfa Romeo y **Haas** parecen capaces de estar en la batalla por esa codiciada quinta posición al final de 2020. **Renault** ha mostrado claros progresos y sus pilotos esperan un mejor año respecto de 2019.

En **McLaren**, aunque los ensayos les muestran con muy buenos ritmos en tandas largas, están inquietos, sobre todo por el avance de Racing Point. El equipo de Woking pretendía ser otra vez el cuarto en la tabla final con la dupla asentada de **Carlos Sainz Jr** y **Lando Norris**. Sobre lo que hay pocas dudas es con **Williams**, que apuntan a ser otra vez los últimos pero con un rendimiento mejorado respecto del año precedente.

Faltan pocos días para que se enciendan los motores y mientras tanto la Fórmula 1 está pendiente de la velocidad de propagación del coronavirus que ya ha obligado a suspender muchos eventos internacionales, incluyendo el GP de China en Shanghai, y poniendo en peligro los de Vietnam y Bahrein. Si en Bahrein no dejan entrar a los italianos, será un desastre general, ¿Se podrá correr sin Ferrari, sin Haas y sin Alfa? No lo creemos.<

Red Petrol S.A.
Estación de Servicios
Av. Cnel. Roca 6787
Tel.: (011) 4605-7348
C.P. 1439 C.A.B.A. Buenos Aires, Argentina
Garantía en combustibles

RUS® móvil

Gestioná **tu seguro las 24hs** desde donde estés

Descargá
RUS móvil
en tu celular

DISPONIBLE EN Google Play

Consíguelo en el App Store

o ingresá en
rus.com.ar

RUS® DIGITAL

Nº de inscripción en SSN
0360

Atención al asegurado
0800-666-8400

Organismo de control
www.argentina.gob.ar/ssn

SSN | SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

Fechas y protagonistas de la temporada 2020

Así salen a la pista

Nº	PILOTOS (NAC.)	EQUIPO	CHASIS	MOTOR
44	Lewis Hamilton (GBR)	Mercedes-AMG Petronas Formula One Team	Mercedes W11	Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance
77	Valtteri Bottas (FIN)	Mercedes-AMG Petronas Formula One Team	Mercedes W11	Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance
5	Sebastian Vettel (ALE)	Scuderia Ferrari Mission Winnow	Ferrari SF1000	Ferrari 065
16	Charles Leclerc (MON)	Scuderia Ferrari Mission Winnow	Ferrari SF1000	Ferrari 065
23	Alexander Albon (TAI)	Aston Martin Red Bull Racing	Red Bull RB16	Honda RA602H
33	Max Verstappen (HOL)	Aston Martin Red Bull Racing	Red Bull RB16	Honda RA602H
4	Lando Norris (ING)	McLaren F1 Team	McLaren MCL35	Renault E-Tech 20
55	Carlos Sainz Jr. (ESP)	McLaren F1 Team	McLaren MCL35	Renault E-Tech 20
3	Daniel Ricciardo (AUS)	Renault F1 Team	Renault R.S.20	Renault E-Tech 20
31	Esteban Ocon (FRA)	Renault F1 Team	Renault R.S.20	Renault E-Tech 20
10	Pierre Gasly (FRA)	Scuderia AlphaTauri Honda	AlphaTauri AT01	Honda RA620H
26	Daniil Kvyat (RUS)	Scuderia AlphaTauri Honda	AlphaTauri AT01	Honda RA620H
11	Sergio Pérez (MEX)	BWT Racing Point F1 Team	Racing Point RP20	BWT Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance
18	Lance Stroll (CAN)	BWT Racing Point F1 Team	Racing Point RP20	BWT Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance
7	Kimi Raikkonen (FIN)	Alfa Romeo Racing Orlen	Alfa Romeo C39	Ferrari 065
99	Antonio Giovinazzi (ITA)	Alfa Romeo Racing Orlen	Alfa Romeo C39	Ferrari 065
8	Romain Grosjean (FRA)	Haas F1 Team	Haas VF-20	Ferrari 065
20	Kevin Magnussen (DIN)	Haas F1 Team	Haas VF-20	Ferrari 065
6	Nicholas Latifi (CAN)	ROKiT Williams Racing	Williams FW43	Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance
63	George Russell (GBR)	ROKiT Williams Racing	Williams FW43	Mercedes-AMG F1 M11 EQ Performance

Los pilotos de 2020

De izquierda a derecha: Romain Grosjean, Kevin Magnussen, Sergio Pérez, Lance Stroll, Daniel Ricciardo, Esteban Ocon, Alex Albon, Max Verstappen, Lewis Hamilton, Valtteri Bottas, Charles Leclerc, Sebastian Vettel, Carlos Sainz, Lando Norris, Daniil Kvyat, Pierre Gasly, Kimi Raikkonen, Antonio Giovinazzi, George Russell y Nicholas Latifi.

Calendario del Campeonato Mundial FIA de Fórmula 1 2020 (al cierre de esta edición)

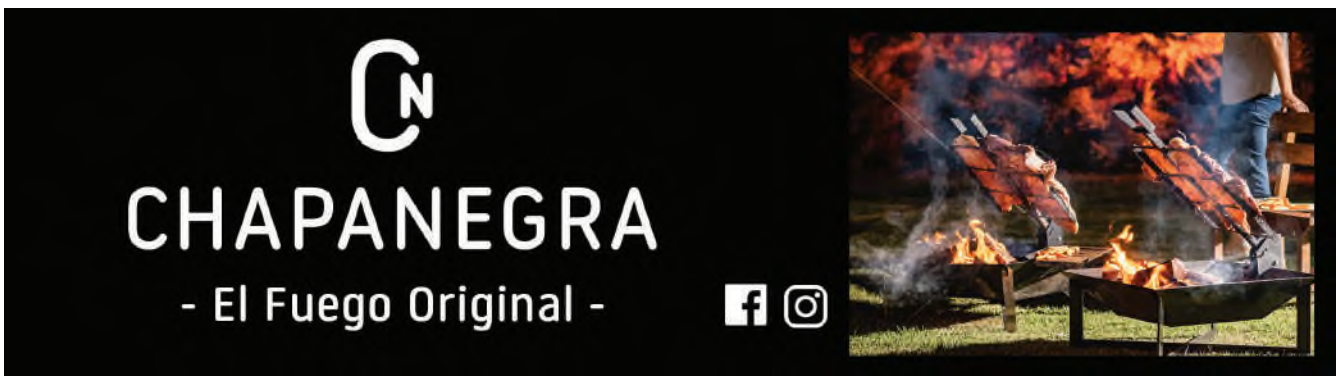
FECHA	GP	CIRCUITO
15 de marzo	GP de Australia	Albert Park, Melbourne
22 de marzo	GP de Bahrein	Bahrein International Circuit, Sakhir
5 de abril	GP de Vietnam	Circuito callejero de Hanoi
3 de mayo	GP de los Países Bajos	Zandvoort, Holanda
10 de mayo	GP de España	Circuit de Catalunya, Montmeló
24 de mayo	GP de Mónaco	Circuito de Mónaco, Montecarlo
7 de junio	GP de Azerbaiyán	Circuito callejero de Bakú,
14 de junio	GP de Canadá	Circuit Gilles Villeneuve, Montreal
28 de junio	GP de Francia	Circuit Paul Ricard, Le Castellet
5 de julio	GP de Austria	Red Bull Ring, Spielberg
19 de julio	GP de Gran Bretaña	Silverstone
2 de agosto	GP de Hungría	Hungaroring, Budapest
30 de agosto	GP de Bélgica	Spa-Francorchamps
6 de septiembre	GP de Italia	Autodromo Nazionale di Monza
20 de septiembre	GP de Singapur	Circuito callejero de Marina Bay
27 de septiembre	GP de Rusia	Autódromo de Sochi
11 de octubre	GP de Japón	Suzuka
25 de octubre	GP de los EE UU.	Circuit of the Americas, Austin, Texas
1 de noviembre	GP de México	Autódromo Hermanos Rodríguez, México
15 de noviembre	GP de Brasil	Autódromo José Carlos Pace, San Pablo
29 de noviembre	GP de Abu Dhabi	Circuito Yas Marina, Abu Dhabi

Nota: el GP de China (5 de abril) fue suspendido a causa del Corona virus.

Resultados de los tests del 19 al 21 y del 26 al 28 de febrero

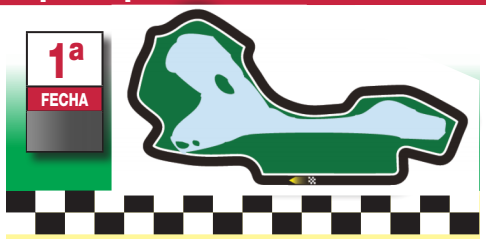
POS.	PILOTO	EQUIPO	TIEMPO / SESIÓN	COMPUESTO
1º	Valtteri Bottas	Mercedes AMG	1m15s732 (T1)	C5
2º	Max Verstappen	Red Bull Racing	1m16s269 (T2)	(C4)
3º	Daniel Ricciardo	Renault Sport	1m16s276 (T2)	C5
4º	Daniel Leclerc	Ferrari	1m16s360 (T2)	C5
5º	Lewis Hamilton	Mercedes AMG	1m16s410 (T2)	C5
6º	Esteban Ocon	Renault Sport	1m16s433 (T2)	C5
7º	Sergio Pérez	Racing Point	1m16s634 (T2)	C5
8º	Carlos Sainz	McLaren	1m16s820 (T2)	(C4)
9º	Sebastian Vettel	Ferrari	1m16s841 (T2)	C5
10º	George Russell	Williams	1m16s871 (T2)	C5
11º	Daniil Kvyat	AlphaTauri	1m16s914 (T2)	(C4)
12º	Robert Kubica	Alfa Romeo	1m16s942 (T2)	C5
13º	Romain Grosjean	Haas	1m17s037 (T2)	(C4)
14º	Pierre Gasly	AlphaTauri	1m17s066 (T2)	C5
15º	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo	1m17s091 (T1)	C5
16º	Lance Stroll	Racing Point	1m17s118 (T2)	(C3)
17º	Nicholas Latifi	Williams	1m17s313 (T2)	C5
18º	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1m17s469 (T1)	C5
19º	Kevin Magnussen	Haas	1m17s495 (T2)	(C4)
20º	Alex Albon	Red Bull	1m17s550 (T2)	(C2)
21º	Lando Norris	McLaren	1m17s573 (T2)	(C3)

Circuito: Circuit de Catalunya, 4,627 km de extensión.
Promedio del más veloz: 219,950 km/h.
Nota: T1, indica que el tiempo fue logrado en la primera tanda de ensayos; T2, en la segunda. Las cubiertas Pirelli van de más duro, C1, a más blando, C5.



www.turismosantiago.gob.ar
@turismo_sde
Turismo.SDE
turismosde
LOS MEJORES EVENTOS INTERNACIONALES EN UNA SOLA PROVINCIA
2020
EN SANTIAGO DEL ESTERO
SANTIAGO
TIERRA DE ENCUENTROS
TERMAS DE RIO HONDO
#TermasMotoGP2020
MotoGP™
17·18·19
ABRIL 2020
#SantiagoEsCopaAmérica
- CONMEBOL -
COPA AMERICA
2020
ESTADIO ÚNICO
PGA TOUR
LATINOAMÉRICA
#VivíTuPasiónGolf
TERMAS DE RIO HONDO
es vida!
NORTE

Las principales carreras de los dos próximos fines de semana



>Fórmula 1 en Australia Circuito callejero "Albert Park", Melbourne. Trazado de 5.303 metros. **Récord del trazado:** Michael Schumacher (Ferrari) en 1m24s125 a 226,933 km/h el 7 de marzo de 2004. **Último ganador:** Valtteri Bottas (Mercedes) el 17 de marzo de 2019.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

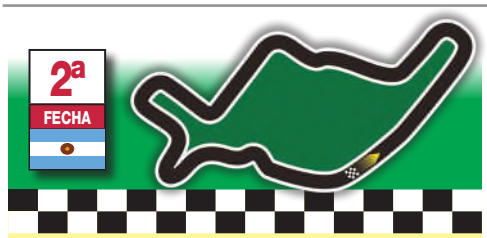
Jueves 12/3	Viernes 13/3	Sábado 14/3	Domingo 15/3
22:00 a 23:30 Práctica 1 (Fox Premium)	**02:00 a 03:30** Práctica 2 (Fox Premium)	**00:00 a 01:00** Práctica 3 (Fox Premium) **03:00 a 04:00** Clasificación (Fox Premium)	**02:10 a 04:10** Carrera (58 vueltas) (Fox Premium)

Nota: horario de Argentina. Entre paréntesis, el canal que transmite.

EL NÚMERO

6 Son las "poles" consecutivas que suma Lewis Hamilton en Albert Park, escenario que más veces lo tuvo como vencedor de la Clasificación (8). Sin embargo, hace ya cinco años que no gana allí. Es más: sólo lo hizo en dos ocasiones (2008 y 2015).

Michael Schumacher (Ferrari), junto a Rubens Barrichello (Ferrari), Jarno Trulli (Jordan), Jacques Villeneuve (BAR; semioculto), Heinz-Harald Frentzen (Jordan) y Pedro de la Rosa (Arrows), inicia la vuelta previa de la primera cita de la temporada 2000. Aquel 12 de marzo, el alemán, que partió 3°, logró el primero de sus cuatro triunfos en Melbourne, marca aún imbatible.



>Turismo Nacional en Villa Mercedes, provincia de San Luis Circuito callejero "José Carlos Bassi". Trazado de 4.368 metros. **Últimos ganadores:** Agustín Herrera (Renault Clio), en la Clase 2, y Fabricio Pezzini (Toyota Corolla), en la Clase 3, el 24 de febrero de 2019. **Nota:** al cierre de esta edición, la categoría no había dado a conocer el cronograma para **el 13, el 14 y el 15 de marzo**.

>Súper TC2000 en San Juan Autódromo "El Zonda-Eduardo Copello". Circuito de 3.240 metros. **Récord del circuito:** José María López (Ford Focus) en 1m11s290 a 163,613 km/h el 20 de mayo de 2012. **Último ganador:** Matías Milla (Renault Fluence GT) el 15 de septiembre de 2019. **Nota:** al cierre de esta edición, la categoría no había dado a conocer el cronograma para **el 20, el 21 y el 22 de marzo**.

>Mundial de Resistencia en Sebring Sebring International Raceway. Circuito de 6.019 metros. **Récord del trazado:** Kamui Kobayashi – Mike Conway – José María López (Toyota TS050 Hybrid) en 1m41s800 a 212,852 km/h el 15 de marzo de 2019. **Últimos ganadores:** Sébastien Buemi – Kazuki Nakajima – Fernando Alonso (Toyota TS050 Hybrid) el 15 de marzo de 2019.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Miércoles 18/3	Jueves 19/3	Viernes 20/3
13:55 a 14:55 Práctica libre 1	**11:35 a 12:35** Práctica libre 3	**13:00** Carrera (8 horas)
17:45 a 18:45 Práctica libre 2	**19:25 a 19:45** Q1 **19:55 a 20:15** Q2	

Nota: Este cronograma puede sufrir modificaciones.

Las otras carreras del 13 al 15 de marzo

CATEGORÍA	LUGAR	FECHA
Top Race / TR Series / TR Junior	C. del Uruguay	1ª
World Rally Championship	León	3ª
IndyCar	St. Petersburg	1ª
NASCAR Cup Series	Atlanta	5ª
Australia Supercars	Melbourne	2ª

Las otras carreras del 20 al 22 de marzo

CATEGORÍA	LUGAR	FECHA
Fórmula 1	Sakhir	2ª
Fórmula 2.0 Renault	San Juan	1ª
Fiat Competizione	San Juan	1ª
TC Mouras / TCP Mouras	La Plata	3ª
TC Pick Up	La Plata	1ª
Fórmula 2 / Fórmula 3	Sakhir	1ª
IMSA SportsCar Championship	Sebring	2ª
NASCAR Cup Series	Homestead	6ª

Campeones

STAFF

Consejo Editorial
Carlos Alberto Legnani
Presidente

Camilo G. Ferrón
Carlos A. Legnani (h)
Jorge L. Legnani,
Sergio Godoy Del Castillo
Claudio D. Legnani

REVISTA CAMPEONES
Director
Oscar D. Fittipaldi
Redacción
Pablo Cabral (redactor jefe), Ezequiel Ganem, Marcos Donato, Mario Caruso
Colaboraciones Especiales
Juan C. Pérez Loizeau, Orlando Ríos (Europa), Alberto O. Juárez, Miguel Sebastián, Daniel Meissner
También Colaboran
José Olmo, Pablo Culela, Andrés Galasso, V. Meyer, J. M. Villafuerte, D. Bosco, L. Paglia, J. Merola, J. M. Cardozo
Arte y Sistemas
Carlos D. Salatino y Javier Cáceres (diagramación), L. Correa (colaborador), Enrique Puzio (retoque fotográfico).

Fotografía
Imageforum AFP, Grand Prix Photos, Marcelo Ranea, D. Gallardo, PrensaPro, Guillermo Cantón

Servicios Exteriores
Agence France Presse, Contents Managers, Global Press Services

Producción Comercial
Claudio D. Legnani
Tel. 4503-6840/6842

Fotocromía e Impresión
Mariano Mas SA Industria Gráfica, México 649 (C1068AAA) CABA

Año XVII – Número 702
Del 9 al 23 de marzo de 2020

Dirección postal: Santa Rosalía 2380 (B 1675 AXD), Villa Raffo, Sáenz Peña, Pcia. de Buenos Aires, Argentina. Teléfono: 4757-3193. Dirección de correo electrónico: revistacampeones@gmail.com; redaccion@revistacampeones.com.ar.

Revista Campeones, Nº 702 Derechos de propiedad intelectual: en trámite. Registrada con el ISSN 1667-7803. Propietario: Camilo Guillermo Ferrón. Editor Responsable: Sergio Godoy Del Castillo. Director General: Carlos Alberto Legnani. Revista Campeones es una publicación semanal de Camilo Ferrón SA. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso total o parcial del contenido de esta publicación, ya sea en castellano como en cualquier otro idioma.

Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Campeones esté necesariamente de acuerdo con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o empresas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores, productos o servicios cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Distribuidor en Capital Federal: Huesca Distribuidora de Publicaciones SA, Aristóbulo del Valle 1556/58, (1295) Ciudad de Buenos Aires; Tel./fax: 4302-5453/5125/4993; e-mail: info@distribuidorahuesca.com.ar. Distribuidor en interior y exterior del país: Austral de Publicaciones SA, Isabel la Católica 1371/77 (1269) Ciudad de Buenos Aires; Tel./fax: 4301-0701/0869/2845. Marzo de 2020. IMPRESO EN LA ARGENTINA.

COLCAR

CAMPEONES

EN VENTA DE CAMIONES
EN VENTA DE AUTOS
EN VENTA DE AUTOBUSES
EN VENTA DE VANS
EN SERVICIO POSVENTA
EN REPUESTOS

Acceso Oeste, Km 35, Moreno. Tel.: 0237 468 4444 - info@colcarmerbus.com.ar · www.colcar-merbus.com.ar

AGUSTIN CANAPINO

NEUQUÉN

Y UN PODIO DE CAMPEÓN

@SOMOSFLAP

martínez sosa
asesores de seguros

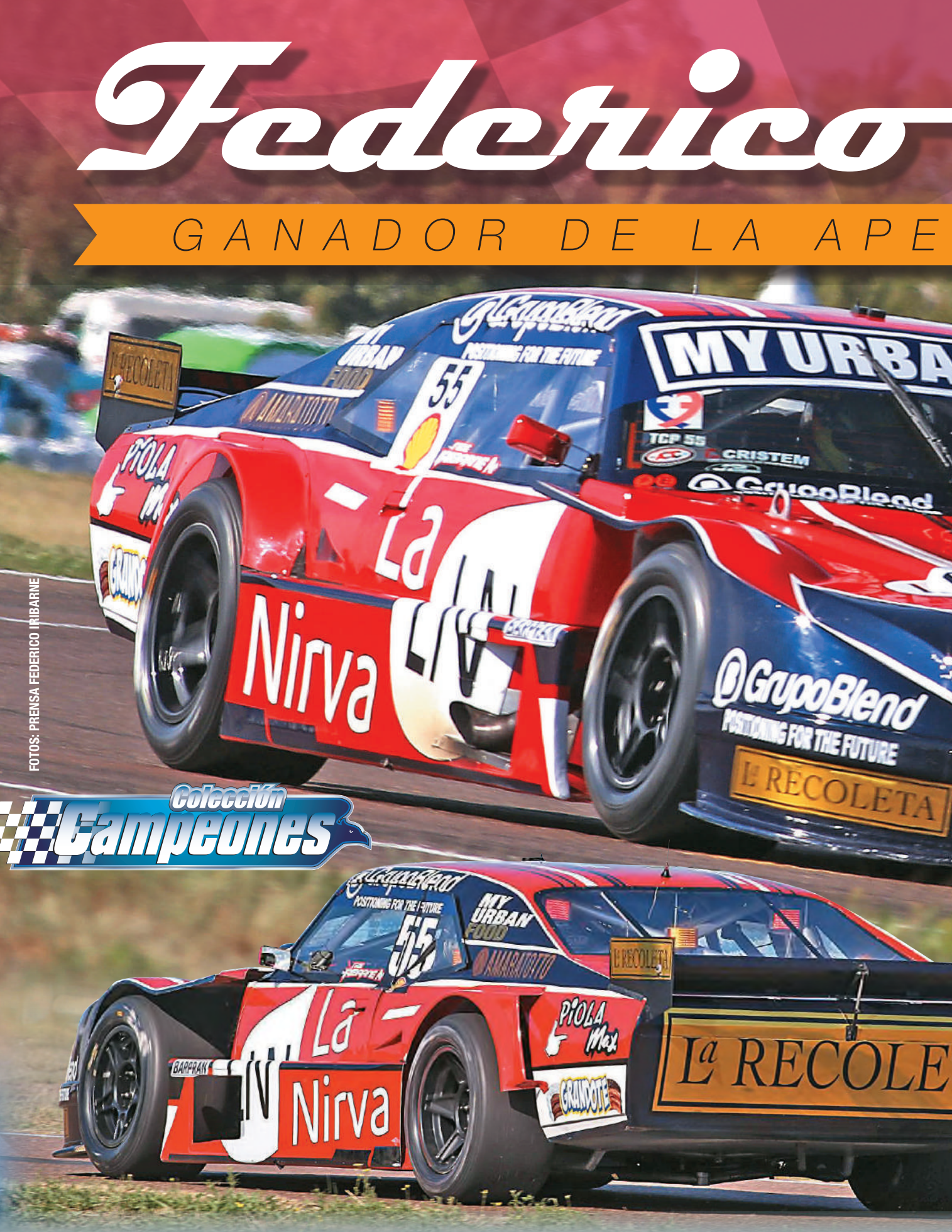
Av. Libertador 174 14º Vicente Lopez - Pcia Bs As B1638BEN - Tel (5411) 4849-9200 / 0810-444-HMS
www.hmsosa.com.ar - comunicaciones@hmsosa.com.ar

SSN
Superintendencia de Seguros de la Nación
www.ssn.gob.ar
0800-666-8400

Colección
Campeones

Federico

GANADOR DE LA APE



FOTOS: PRENSA FEDERICO IRIBARNE

Colección Campeones

GRANDOTE · GrupoBlend POSITIONING FOR THE FUTURE · La Nirva · KAESREN LOGISTICA

Iribarne

RTURA DEL TC PISTA

COUPÉ CHEVROLET / EQUIPO JP CARRERA
AUTÓDROMO "CIUDAD DE VIEDMA"
PROVINCIA DE RÍO NEGRO
16 DE FEBRERO DE 2020

JP CARRERA

Regreso triunfal de l

Colección Campeones

los temibles Del Zotto

GANADORES ABSOLUTOS DEL SOUTH AMERICAN RALLY RACE

SAN JUAN-LA RIOJA-CATAMARCA, ARGENTINA
5 AL 14 DE FEBRERO DE 2020

KM 40
MW Motorrad
PROF SEGUROS

FOTOS: PRENSA SARR

Juan Cr
Alejandro V

GANADORES DEL SOUTH AMERICAN R

Colección Campeones

CATEGORÍA: AUTOS T1.1
VEHÍCULO: TOYOTA HILUX V8
EQUIPO: TOYOTA GAZOO RACING ARGENTINA
SAN JUAN-LA RIOJA-CATAMARCA, ARGENTINA
5 AL 14 DE FEBRERO DE 2020

FOTOS: PRENSA SARR

uz y
acopini
RALLY RACE
TOYOTA
TOYOTA
overdrive
TOYOTA
TOYOTA
GRACIAS
TOYOTA
ARGENTINA
GR
TOYOTA
GAZOO
Racing

NICO

GANADOR D
CAT
VE

SAN JUA

Colección Campeones

FOTOS: PRENSA SARR

CAVIGLIASSO

DEL SOUTH AMERICAN RALLY RACE

TEGORÍA: CUATRICICLOS Q1 (4X2)

EHÍCULO: YAMAHA RAPTOR 700

EQUIPO: WIN RALLY TEAM

AN-LA RIOJA-CATAMARCA,ARGENTINA

5 AL 14 DE FEBRERO DE 2020

Win SPORT